SKRZYDLATA POLSKA

NR 36 (791) ● 4. IX. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

Lotnicze Przysposobienie Wojskowe powołane zostało przez Aeroklub PRL w celu odpowiedniego oddziaływania na młodzież szkolną i pozaszkolną, wyrobienia w niej zamiłowania do służby w lotnictwie wojskowym oraz takich cech i sprawności, jakie powinni posiadać kandydaci na oficerów pilotów. Nasze zdjęcie przedstawia samolot „Junak-3", na którym latają uczestnicy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Foto: Janusz Szymański

- **LPW – to droga dla śmiałych**
- **Lipskie mistrzostwa**
- **Jeżów po raz szósty**
- **Oblatywacz Księżyca**

MISTRZOSTWA POLSKI W SPORCIE SPADOCHRONOWYM

NAD tegorocznymi mistrzostwami Polski w spadochroniarstwie objął protektorat członek Biura Politycznego KC — I Sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Katowicach, tow. Edward Gierek.

Otwarcie XI Spadochronowych Mistrzostw Polski i III Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów nastąpi 4 września br. na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Katowicach. Na starcie mistrzostw stanie blisko 80 zawodników, w tym około 10 kobiet. W tym roku do udziału w mistrzostwach zakwalifikowało się 66 spośród 112 uczestników Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Regulamin mistrzostw przewiduje rozegranie co najmniej trzech konkurencji. Podczas mistrzostw odbędzie się spotkanie z zasłużonymi działaczami sportu spadochronowego. Przewiduje się również sesję wyjazdową Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL.

Mistrzostwa przeprowadzone są w okresie obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego. Będą one zarazem jedną z form uczczenia tej rocznicy przez Aeroklub PRL. Jednocześnie zawody te zbiegają się z XXX rocznicą polskiego sportu spadochronowego.

Wszystkim uczestnikom mistrzostw życzymy uzyskania jak najlepszych wyników sportowych. (m)

KTO STARTUJE W BIELSKU-BIAŁEJ?

DNIA 18 sierpnia br. odbyło się posiedzenie komisji sędziowskiej Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Po zapoznaniu się z nadesłaną dokumentacją wyczynów (uzyskanych do 14 sierpnia br. włącznie), komisja sędziowska Całorocznych Zawodów zakwalifikowała do udziału w mistrzostwach 66 spośród 112 uczestników IX CZSpad. Prawo startu w XI Spadochronowych Mistrzostwach Polski wywalczyło 47 skoczków, a możliwość uczestniczenia w III Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów uzyskało 19 skoczków spadochronowych.

Do XI zakwalifikowali się: 1. Jan Stryjak (WKS) 4 738 pkt, 2—3. Ryszard Giec (WPD) 4 630 pkt, 2 — 3 Henryk Czyż (WPD) 4 630 pkt, 4. Jan Kuliś (Częstochowa) 4 622 pkt, 5. Jerzy Dudek (Krosno) 4 550 pkt, 6. Henryk Sowada (Katowice) 4 495 pkt, 7. Roman Wojak (Toruń) 4 491 pkt, 8. Wiesław Lenczner (WKS) 4 483 pkt, 9. Jan Włodarczyk (Katowice) 4 460 pkt, 10. Janusz Osiecki (WKS) 4 456 pkt, 11. Zbigniew Adamczyk (WPD) 4 455 pkt, 12. Tadeusz Wieczorek (WKS) 4 413 pkt, 13. Augustyn Konior (WPD) 4 390 pkt, 14. Marek Szugzda (WPD) 4 380 pkt, 15. Stefan Grabski (Gdańsk) 4 361 pkt, 16. Włodzimierz Chabasiński (Włocławek) 4 352 pkt, 17. Janusz Wadlewski (Łódź) 4 350 pkt, 18. Andrzej Kowalski (Bydgoszcz) 4 325 pkt, 19. Stanisław Tatoń (B. Biała) 4 298 pkt, 20. Ryszard Łukanowski (Lublin) 4 275 pkt, 21. Stanisław Sośnicki (WKS) 4 265 pkt, 22. Marcin Jaxa-Rożen (J. Góra) 4 255 pkt, 23. Bohdan Porębski (Bydgoszcz) 4 220 pkt, 24. Grzegorz Miliński (Łódź) 4 192 pkt, 25. Bogdan Dolecki (Wrocław) 4 190 pkt, 26. Henryk Serda (WPD) 4 180 pkt, 27. Józef Konert (Olsztyn) 4 160 pkt, 28. Władysław Koźmiński (WKS) 4 113 pkt, 29. Józef Stelmaszyk (Krosno) 4 050 pkt, 30. Tadeusz Wesołowski (Kraków) 4 046 pkt, 31. Adam Kasza (Z. Góra) 4 010 pkt, 32. Mariusz Muszkiet (Łódź) 4 002 pkt, 33. Zenon Brongiel (Krosno) 4 000 pkt, 34. Janusz Myśliwiec (WPD) 3 990 pkt, 35. Ryszard Pawełkiewicz (Kielce) 3 944 pkt, 36. Franciszek Pogorzelski (Z. Góra) 3 865 pkt, 37. Adam Bujnowski (WKS) 3 863 pkt, 38. Władysława Sternicka (B. Biała) 3 856 pkt, 39. Andrzej Kolatorski (Z. Góra) 3 837 pkt, 40. Edmund Janowski (Toruń) 3 795 pkt, 41. Henryk Rozwadowski (WPD) 3 750 pkt, 42. Janina Zwierzchowska (Wrocław) 3 706 pkt, 43. Ryszard Kosina (Kraków) 3 697 pkt, 44. Stanisław Orzech (Rzeszów) 3 656 pkt, 45. Edward Sosnowski (Toruń) 3 632 pkt, 46. Wiesław Pawełkiewicz (Kielce) 3 538 pkt, 47. Jerzy Maciejewski (WOPK) 3 509 pkt.

Prawo w III SpadMPJ uzyskali: 1. Wiesław Adamczyk (Bydgoszcz), 2. Mieczysław Kirszkowski (Toruń), 3 Włodzimierz Kubiak (Toruń), 4. Paweł Bugajski (Kielce), 5. Czesława Lewandowska (Inowrocław), 6. Jan Antczak (Inowrocław), 7. Edmund Wiśniewski (Inowrocław), 8. Jan Ślusarski (Lublin), 9. Roman Stasieczek (Lublin), 10. Czesław Zawadzki (Lublin), 11. Henryk Masiul (Olsztyn), 12. Waldemar Sienkiewicz (Olsztyn), 13. Romana Wołoszyńska (Lublin), 14. Tadeusz Kuszyk (Lublin), 15. Jerzy Leński (Bydgoszcz), 16. Wiesław Szelc (Krosno), 17. Witold Makulski (Krosno), 18. Stanisław Sidor (Krosno), 19. Andrzej Szarawarski (Katowice).

Ponadto prawo udziału w XI SpadMP mają członkowie Spadochronowej Kadry Narodowej: kobiety — Maria Puchar, Krystyna Ligocka i Antonina Chmielarczyk; mężczyźni — Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Stefan Czerwonka, Jan Cierniak, Janusz Gawłowski, Zbigniew Dzius, Janusz Molik, Ryszard Kuś, Marian Sylwańczyk i Sylwester Jakubowski.

Prezydium Komisji Spadochronowej APRL uchwałą z dnia 18 sierpnia br. zakwalifikowało do udziału w mistrzostwach Polski dodatkowo następujące osoby: kobiety — Czesławę Wiśniewską (Włocławek), Bożenę Muszkiet (Łódź) i Annę Kwaśnik (Wrocław); mężczyzn — Edwarda Kuleszę i Andrzeja Zalesińskiego.

Omówienie IX Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" opublikujemy w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika. (m).

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

Polskie Linie Lotnicze „LOT" w lipcu przewiozły ponad 66 tys. pasażerów, z czego w ruchu zagranicznym ponad 27 tysięcy. Jest to rekordowa wielkość przewozów w skali jednego miesiąca w dotychczasowej działalności LOTu, jednocześnie oznacza to wzrost przewozów w ruchu zagranicznym o około 50%, a w ruchu krajowym o 33% w stosunku do lipca ubiegłego roku. Warto przypomnieć, że dwadzieścia lat temu LOT przewiózł na przestrzeni całego roku w ruchu zagranicznym ogółem 33 tysiące pasażerów.

*

Na przestrzeni siedmiu miesięcy bieżącego roku największą frekwencją cieszyło się połączenie lotnicze Warszawa — Moskwa — Warszawa, z którego skorzystało 10 750 osób, a w ruchu krajowym linia Warszawa — Wrocław — Warszawa, gdzie zanotowano w tym okresie 38 100 pasażerów.

*

Niezależnie od lotów rozkładowych w sierpniu LOT przewiózł swymi samolotami z Paryża do Warszawy grupę 190 byłych kombatantów z Francji. Goście francuscy odbyli podróż dwoma samolotami Ił-18 i jednym AN-24.

*

Warszawa — Benghazi, oto trasa którą odbył 20 sierpnia lotowski Ił-18 przewożąc na swym pokładzie 70 pasażerów.

*

W najbliższym czasie wchodzi na ekrany krótkometrażowy film pod tytułem „Kandydatki". Film ten polecamy naszym czytelniczkom, które interesują się pracą w charakterze stewardess. Autorzy filmu — reżyser Bogusław Rybczyński i operator Antoni Staśkiewicz odpowiadają w tym filmie na pytanie, jakie są wymagania w stosunku do kandydatek na stewardessy.

*

Dwadzieścia lat temu kapitan pilot Florian Kortus prowadził na liniach zagranicznych samoloty Li-2. Dziś jest pierwszym pilotem samolotów Ił-18.

W 1946 roku LOT przewiózł 54 489 pasażerów, tj. tyle, ile obecnie przewozi w ciągu jednego miesiąca.

Informacje te przekazał w reportażu telewizyjnym — „LOT po latach" — z lotniska na Okęciu redaktor Marek Pisarski, który zakończył reportaż słowami: „Pomyślnych lotów dla LOTu".

(KOB)

ŚWIĘTO LOTNICTWA ZSRR

ZWIĄZEK Radziecki w dniu 18 sierpnia br. już po raz 33 obchodził święto swego lotnictwa. Z tej okazji minister Obrony ZSRR marszałek Rodion Malinowski zwrócił się z tradycyjnym pozdrowieniem do lotników radzieckich.

Na uroczystej akademii w Moskwie wygłosił przemówienie pierwszy zastępca dowódcy naczelnego lotnictwa wojskowego ZSRR, marszałek S. Rudenko. Oświadczył on m. in., że radzieckie lotnictwo wojskowe zdolne jest zniszczyć wszelki obiekt agresora w każdym rejonie kuli ziemskiej.

Nowoczesne samoloty radzieckie wznoszą się na wysokość ponad 30 km i rozwijają prędkość 3 000 km/h — stwierdził mówca. — Wywiad lotniczy w dużym stopniu decyduje obecnie o sukcesie uderzenia rakietowo-nuklearnego. Związek Radziecki dysponuje nowoczesnymi środkami dla prowadzenia takiego wywiadu. Obrona przeciwlotnicza ZSRR może we właściwym czasie wykryć i zniszczyć wszelki cel powietrzny, a lotnictwo transportowe i desantowe jest w stanie realizować zarówno zadania taktyczne jak i strategiczne.

Przemawiał również na akademii wiceminister lotnictwa cywilnego N. Bykow. Wskazał on na stale rosnącą w ZSRR popularność transportu powietrznego i komunikacji. Przewiduje się, że radzieckie samoloty komunikacyjne przewiozą w 1970 roku 5 mln pasażerów.

Z okazji Święta Lotnictwa ZSRR odbył się 18 sierpnia br. w Domu Kultury Radzieckiej w Warszawie uroczysty wieczór. Obecni byli na nim przedstawiciele „Aerofłotu", PLL „LOT", placówek oraz instytucji współpracujących z lotnictwem komunikacyjnym, a także byli polscy piloci, którzy na różnych frontach ostatniej wojny walczyli razem z lotnikami radzieckimi.

Na zdjęciu: Radzieckie myśliwce przechwytujące.

KOMUNIKAT

W dniach 24 i 25 września br. odbędą się w Rzeszowie uroczystości związane z XX-leciem Aeroklubu Rzeszowskiego. W związku z tym Komitet Organizacyjny oraz zarząd aeroklubu zaprasza wszystkich byłych działaczy, pilotów, skoczków i sympatyków Aeroklubu Rzeszowskiego na koleżeńskie spotkanie i zlot, które odbędą się we wspomnianych wyżej dniach na terenie miasta Rzeszowa. Ze względów organizacyjnych zainteresowani proszeni są o przesyłanie zgłoszeń do dnia 10 września br. Przylot, bądź przyjazd — środkami własnymi. Inne szczegóły podane zostaną w drodze korespondencyjnej po otrzymaniu zgłoszenia.

Komitet Organizacyjny XX-lecia Aeroklubu Rzeszowskiego zaprasza i oczekuje zgłoszeń.

MISTRZOSTWA ŚWIATA W MOSKWIE

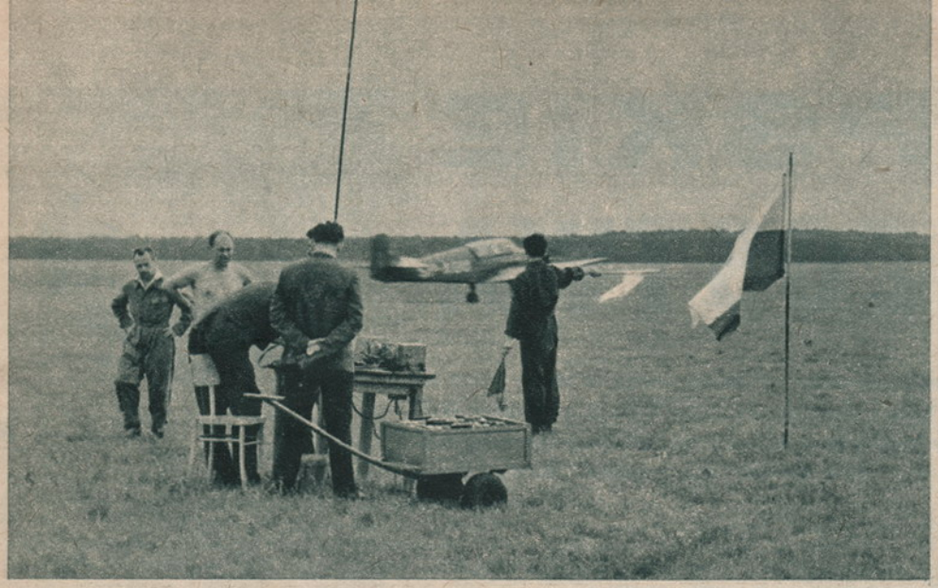
PODCZAS trwania IV Samolotowych Mistrzostw Świata w Moskwie polscy piloci nie zakwalifikowali się do finału, do którego weszło 18 zawodników. Nasi zawodnicy po trzech konkurencjach półfinałowych zajęli następujące miejsca: 22. Stanisław Kasperek — 13 909 pkt, 32. Ryszard Kasperek — 13 441 pkt, 33. Stanisław Ackerman — 13 379 pkt, 36. Edmund Mikołajczyk — 13 305 pkt i 42. Stefan Studencki — 13 025 pkt. W wyniku dwóch konkurencji finałowych pierwsze trzy miejsca zajęli zawodnicy Związku Radzieckiego: 1. W. Martemjanow (26 289 pkt), 2. W Owsiankin (26 028 pkt), 3. W. Piskunow (25 323 pkt). W jednym z najbliższych numerów zamieścimy obszerne omówienie mistrzostw rozegranych w Moskwie. (m)

POLSCY SPADOCHRONIARZE WYJECHALI DO BUŁGARII

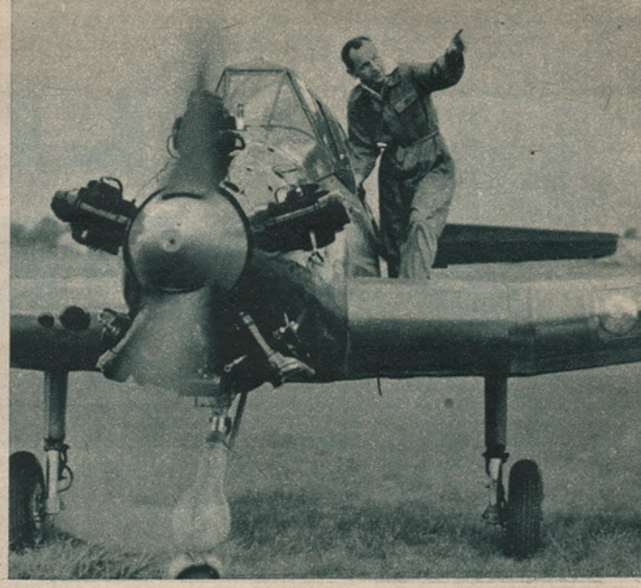
DNIA 24 sierpnia br. wyjechała z Warszawy do Warny (Bułgaria) polska ekipa skoczków spadochronowych, która weźmie udział w Międzynarodowych Zawodach rozgrywanych w Złotych Piaskach. Do Bułgarii odjechali: Antonina Chmielarczyk, Krystyna Radziszewska, Ryszard Kuś, Sylwester Jakubowski, Marian Sylwańczyk i Stanisław Orzech. Kierownikiem ekipy jest Zygmunt Rychter, a trenerem Jerzy Sobczyk. Zakończenie zawodów nastąpi 4 września). (m)

PILOCI AKROBACYJNI STARTUJĄ NA WĘGRZECH

DNIA 29 sierpnia br. odleciała z Nowego Targu na Węgry polska reprezentacja pilotów akrobacyjnych, którzy wezmą udział w Samolotowych Mistrzostwach Węgier w Akrobacji. Aeroklub PRL reprezentują: Stanisław Kasperek, Stefan Studencki i Helmut Staś. Do udziału w zawodach zaproszeni zostali piloci polscy i NRD. (m)



Startuje instruktor z uczniem-pilotem. Na pierwszym planie stanowisko radiostacji polowej.



Instruktor Marian Torz (na skrzydle) udziela wyjaśnień uczniowi przed samodzielnym lotem.

LPW – TO DROGA DLA ŚMIAŁYCH

Sprawdzenie techniki pilotażu przez instruktora na samolocie „Junak-3" przed pierwszym samodzielnym startem ucznia-pilota.

JAK co roku na lotniskach aeroklubowych dostrzec można sylwetki chłopców w zgrabnych, sportowo skrojonych mundurach. Krzątają się na starcie, fachowo i ze znajomością rzeczy omawiają każde lądowanie samolotu...

...Właśnie na linię startu podkołował kolejny „Junak-3". Kierownik lotów drogą radiową dał zezwolenie na start i silnik samolotu zagrał pełną mocą. Maszyna drgnęła, potoczyła się po murawie lotniska, by za chwilę oderwać się od ziemi i wejść w krąg nadlotniskowy. Instruktor uważnie śledzi z ziemi każdy ruch samolotu na niebie. Przeżywa ten lot wraz z pilotem. W kabinie znajduje się przecież pilot, który w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego dopiero dwa dni temu, tu na tym lotnisku, po raz pierwszy w życiu oderwał się samodzielnie od ziemi.

Nie ma chyba młodego człowieka, który by nie pragnął zostać lotnikiem. Ci najwytrwalsi w postanowieniach przychodzą na lotniska sportowe, by szukać dróg w przestworza. Niektórzy pragną zdobyć zawód pilota wojskowego. Jeśli nie zabraknie im energii, wytrwałości i ze zdrowiem jest wszystko w porządku — mogą ubiegać się o przyjęcie w szeregi LPW. Wpierw opanowują sztukę pilotowania szybowca, potem na samolocie zapoznają się z własnym samopoczuciem w powietrzu i specyfiką pracy pilota. Umożliwia to kandydatowi na „wilka przestworzy" podjęcie przemyślanej decyzji dalszego marszu po trudnej drodze dla śmiałych, prowadzącej do kabiny samolotu bojowego o napędzie odrzutowym.

Czy wszyscy osiągają ten cel? Korzystając z okazji pobytu na lotnisku Aeroklubu Bydgoskiego zapytujemy o to kierownika aeroklubu Kazimierza Mindaka.

— Sprawa nie jest łatwa. Bardzo cenimy zapał i szczere chęci. Ale od przyszłego pilota wojskowego wymagamy znacznie więcej. Niestety z grupy, którą widzimy na starcie, odeszło niedawno dwóch pilotów. Przyczyny? W jednym przypadku niestety zawiodła młodego człowieka kondycja fizyczna. Źle znosił akrobację lotniczą. „Wysiada" w strefie. Oczywiście z żalem musieliśmy go wyeliminować. Jesteśmy jednak pewni, że zostanie on w lotnictwie sportowym. Z drugim sprawa była nieco bardziej skomplikowana. Nie bardzo godził się z wymaganiami dyscypliny. Wstyd powiedzieć, ale były kłopoty by go nakłonić do rannego wstawania, gimnastyki i planowanych zajęć dnia. No, jeśli tu w warunkach grupy LPW, na sportowym lotnisku, dyscyplina wydawała się naszemu pupilkowi za ostra, to co byłoby w wojsku? Na szczęście był to typowy osobnik odskakujący wyraźnie od naszej całej grupy. Pozostali chłopcy to nasza duma. Jesteśmy pewni, że przekażemy do lotnictwa wojskowego dobrych ludzi. Na wyróżnienie zasługują tu piloci Jerzy Karabieski, Edmund Szeliga, Eugeniusz Szlachetka i.., znalazłoby się więcej godnych pochwały.

Tak, wstępne wdrożenie potrzebnych przyszłemu pilotowi wojskowemu nawyków nie jest sprawą łatwą. Na szczęście w bydgoskim aeroklubie instruktorzy i kierownictwo grupy LPW zdaje sobie doskonale sprawę z tego jak poważne zadania mają do wypełnienia.

Na starcie lotniska spotkali się kilka tygodni temu obcy sobie młodzi ludzie z Bydgoszczy, Olsztyna, Szczecina. Tu się dopiero stworzył zespół o wspólnych zainteresowaniach. Młodzi piloci nawzajem się dopingują w podniebnych sukcesach, współzawodniczą w pilotażu i... krytykują za potknięcia.

Każdy lotniczy krok przyszłych zdobywców przestworzy kierowany jest przez doświadczonych konstruktorów i wychowawców. Na bydgoskim lotnisku aeroklubowym grupą LPW opiekują się znani w naszym sportowym lotnictwie instruktorzy Ryszard Palicki, Zbigniew Żółkoś, Marian Torz, Czesław Śliwka, Franciszek Gołata. Nad całością realizacji programu, porządku dnia, dyscypliną, sprawami rozrywek kulturalnych czuwa Władysław Kitrys, zastępca kierownika Aeroklubu Bydgoskiego do spraw politycznych. Już po kilku godzinach pobytu na tym lotnisku wśród grupy LPW można się zorientować, że przyszli piloci wojskowi są pod właściwą opieką.

...Na start podkołował następny „Junak-3". W kabinie widać było tylko jednego członka załogi. W Aeroklubie Bydgoskim uczestnicy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego zaczęli samodzielne loty.

Jeśli wytrwają wszyscy z tych, których widzieliśmy na starcie — ich twarze zobaczymy w kabinach bojowych odrzutowców strzegących naszego nieba.

Tekst i zdjęcia: JANUSZ SZYMAŃSKI

— Proszę pamiętać — mówi instruktor Marian Torz do ucznia-pilota — o zasadach prawidłowego lądowania.

Uczestnicy grupy LPW oczekują na swoją kolejkę startową.

LIPSKIE MISTRZOSTWA

Tekst i zdjęcia:
JERZY R. KONIECZNY
Korespondencja własna z NRD

W kolejnej korespondencji z VIII Spadochronowych Mistrzostw Świata w Lipsku przedstawiam Czytelnikom fotoreportaż z tej imprezy oraz tabele wyników z trzech rozegranych konkurencji. Tabele uwidaczniają rezultaty skoków oraz punktację zawodników, którzy zajęli trzy pierwsze miejsca w konkurencji oraz pełne wyniki polskich reprezentantów. Dalsze relacje w następnych numerach.

Wielki sekundomierz informował publiczność na stadionie spadochronowym o czasie kręcenia akrobacji przez poszczególnych skoczków. Foto: J. R. Konieczny (7)

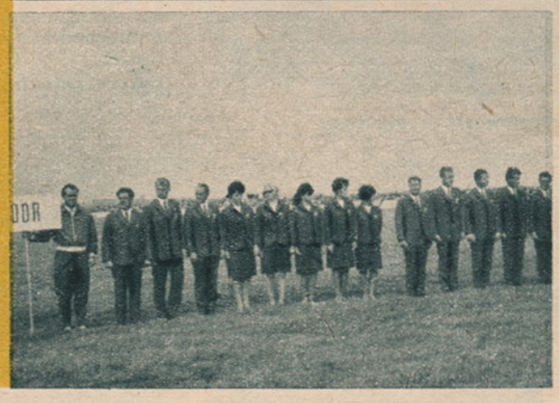
Samoloty An-2 zdały i w Lipsku swój egzamin.

Ponad 200 000 widzów oglądało wielkie pokazy lotnicze, jakie odbyły się na otwarcie mistrzostw na lotnisku Mockau. Zaszczycili je swą obecnością dostojni goście, m. in.: członek Biura Politycznego KC SED — Herman Matern (czwarty od lewej), honorowy protektor mistrzostw — minister Komunikacji NRD dr inż. Erwin Kramer (drugi z prawej) i I wiceprezydent FAI — W. Kokinaki (drugi z lewej), który dokonał oficjalnego otwarcia mistrzostw. Poniżej: Nasi skoczkowie.

Powyżej: Absolutni mistrzowie świata, zwycięzcy VIII Spadochronowych Mistrzostw Świata w klasyfikacji indywidualnej — 1. Krestjannikow, 2. Gurny, 3. Tkaczenko. Poniżej: Absolutni mistrzowie VIII SMŚ w ogólnej punktacji w klasyfikacji kobiet: 1. Jeremina, 2. Kostina, 3. Wojnowa — ZSRR.

Ekipa polska na mistrzostwach. Pierwszy od lewej kierownik ekipy mgr Jerzy Świątek.

Na czele ekipy spadochroniarzy radzieckich stał generał Lisow (pierwszy z lewej). Drugi z lewej — trener Storczenko, trzecia — Sieliwierstowa.



Po prawej: ekipa spadochroniarzy NRD. Poniżej: Ekipa NRD startowała na własnym typie spadochronu RL-3/6. Wytwórnia niemiecka miała stoisko reklamowe na lotnisku i usilnie propagowała jego zalety, chociaż uczestnicy mistrzostw mieli rozbieżne opinie o tym spadochronie.

I KONKURENCJA: Skoki grupowe na celność lądowania

MĘŻCZYŹNI

Miejsce	Zawodnicy	Kraj	I skok m	I skok pkt	II skok m	II skok pkt	Razem punktów
1	Burdukow	ZSRR	0,00	250	0,00	250	1 880,2
	Tkaczenko	ZSRR	3,51	214,9	0,28	247,2	
	Krestjannikow	ZSRR	2,28	227,2	3,37	216,3	
	Gurny	ZSRR	0,46	245,4	2,08	229,2	
				937,5		942,7	
2	Henry	Kanada	2,93	220,7	2,86	221,4	1 879,1
	Bowman	Kanada	0,00	250	0,00	250	
	Embury	Kanada	2,46	225,4	1,00	240	
	Wykeham-Martin	Kanada	2,84	221,6	0,00	250	
				917,7		961,4	
3	Jehlicka	CSRS	3,04	219,6	0,00	250	1 843,0
	Klima	CSRS	0,30	247,0	0,00	250	
	Vrábel	CSRS	4,25	207,5	0,92	240,8	
	Kalous	CSRS	6,17	188,3	—	—	
	Kumbor	CSRS	—	—	1,02	239,8	
				862,4		980,6	
10	Ligocki	POLSKA	5,96	190,4	Ø	Ø	1 262,9
	Soleżyński	POLSKA	3,84	211,6	2,87	221,3	
	Czerwonka	POLSKA	9,03	159,7	0,93	240,7	
	Kulesza	POLSKA	Ø	Ø	1,08	239,2	
				561,7		701,2	

KOBIETY

1	Wojnowa	ZSRR	0,48	245,2	1,24	237,6	1 878,4
	Seliwierstowa	ZSRR	0,46	245,4	0,95	240,5	
	Jeremina	ZSRR	2,00	230,0	3,18	218,2	
	Kostina	ZSRR	3,55	214,5	0,30	247,0	
				935,1		943,3	
2	Csomós	Węgry	5,01	199,9	1,80	232,0	1 662,2
	Bácskai	Węgry	8,95	160,5	0,79	242,1	
	Stanek	Węgry	2,26	227,4	3,58	214,2	
	Paczkó	Węgry	6,12	188,8	5,27	197,3	
				776,6		885,6	
3	Zubérská	CSRS	4,64	203,9	2,15	228,5	1 630,1
	Mikuskova	CSRS	2,78	222,2	7,08	179,2	
	Zárybnická	CSRS	8,07	169,3	3,83	211,7	
	Tomsikova	CSRS	7,15	178,5	1,32	236,8	
				773,9		856,2	
4	Chmielarczyk	POLSKA	6,67	183,3	2,51	224,9	1 420,2
	Ligocka	POLSKA	Ø	Ø	6,76	182,4	
	Kwaśniak	POLSKA	6,47	185,3	2,37	226,3	
	Puchar	POLSKA	6,89	181,1	1,31	236,9	
				549,7		870,5	

II KONKURENCJA: Skoki pojedyncze z 1 000 m na celność lądowania

MĘŻCZYŹNI

Miejsce	Zawodnik	Kraj	I skok m	I skok pkt	II skok m	II skok pkt	III skok m	III skok pkt	Razem pkt
1	Gerhardt	NRD	0,00	250	0,00	250	0,00	250	750,0
2	Wykeham-Martin	Kanada	0,00	250	0,00	250	0,24	247,6	747,6
3	Gurny	ZSRR	0,00	250	0,14	248,6	0,18	248,2	746,8
28	Soleżyński	POLSKA	0,49	245,1	1,09	239,1	0,60	244,0	728,2
35	Czerwonka	POLSKA	0,78	242,2	1,94	230,6	0,35	246,5	719,3
39	Kulesza	POLSKA	0,48	245,2	0,91	240,9	1,86	231,4	717,5
47	Zalasiński	POLSKA	0,79	242,1	0,25	247,5	3,70	213,0	702,6
56	Ligocki	POLSKA	0,27	247,3	0,76	242,4	6,40	186,0	675,7

KOBIETY

1	Jeremina	ZSRR	0,15	248,5	0,00	250	0,46	245,4	743,9
2	Kostina	ZSRR	0,00	250	0,15	248,5	0,84	241,6	740,1
3	Csomos	Węgry	0,57	244,3	0,25	247,5	0,66	243,4	735,2
4	Chmielarczyk	POLSKA	1,49	235,1	0,44	245,6	0,50	245,0	725,7
11	Puchar	POLSKA	2,23	227,7	1,95	230,5	0,33	246,7	704,9
13	Ligocka	POLSKA	2,46	225,4	1,55	234,5	1,12	238,8	698,7
28	Kwaśnik	POLSKA	5,72	192,8	2,24	227,6	1,65	233,5	653,9
36	Muszkiet	POLSKA	10,84	141,6	—	—	—	—	141,6

III KONKURENCJA: Akrobacja spadochronowa

MĘŻCZYŹNI

Miejsce	Zawodnik	Kraj	I skok sek	I skok pkt	II skok sek	II skok pkt	III skok sek	III skok pkt	Razem pkt z 2 najlepszych skoków
1	Krestjannikow	ZSRR	7,6	284	7,8	282	7,4	286	570
2	Kazakow	ZSRR	9,1	269	7,6	284	7,5	285	569
3	Gurny	ZSRR	8,2	278	8,4	276	8,6	276	554
16	Ligocki	POLSKA	10,4	256	11,6	244	10,5	255	511
24	Czerwonka	POLSKA	12,3 (—35)	202	10,8	252	11,0	250	502
36	Soleżyński	POLSKA	11,5	245	12,1	239	13,0	230	484
39	Zalesiński	POLSKA	13,3	227	12,4	236	11,5	245	481
48	Kulesza	POLSKA	12,3	237	13,2	228	12,5	235	472

KOBIETY

1	Wojnowa	ZSRR	9,1	269	9,9	261	9,2	268	537
2	Chmielnickaja	ZSRR	9,6	264	9,6	264	9,8	262	528
3	Jeremina	ZSRR	10,4	256	9,6	264	9,8	262	526
10	Chmielarczyk	POLSKA	11,5	245	10,8	252	10,6	254	506
19	Puchar	POLSKA	13,0	230	12,8	232	12,3	237	469
26	Ligocka	POLSKA	12,5	235	13,5	225	13,7 (—35)	188	460
33	Kwaśnik	POLSKA	13,3	227	14,3 (—45)	172	16,3 (—85)	112	399

Uwaga: w nawiasach podano ilość punktów karnych.

Po starcie z szybowiska Żar. Jeden z uczestników IV Szybowcowych Zawodów Juniorów już w powietrzu.

Na szczycie Żaru przed konkurencją, którą był przelot prędkościowy.

wodów Juniorów został Jerzy Pawłowski (Jelenia Góra) — 36,4 pkt, drugie miejsce zajął Jacek Lewandowski (Łódź) — 36,1 pkt, 3. Tadeusz Strzelczyk (Gliwice) — 30,0 pkt, 4. Jan Kolba (Zielona Góra) — 27,3 pkt, 5. Waldemar Kozieł (Gdańsk) — 25,5 pkt, 6. Marek Szopiński (Nowy Targ) — 23,9 pkt.

Najmłodszym zawodnikiem okazał się dziewiętnastoletni student Politechniki Gdańskiej — Waldemar Kozieł.

Tekst i zdjęcia:
STANISŁAW JAŚKO

ZAWODY NA ŻARZE

W dniach od 17 lipca do 2 sierpnia br. odbyły się na Żarze IV Szybowcowe Zawody Juniorów o puchar Szefa Głównego Zarządu Politycznego Wojska Polskiego gen. dyw. Józefa Urbanowicza i redakcji „Kroniki Beskidzkiej". W zawodach brało udział 13 pilotów z 12 aeroklubów regionalnych, w tym jeden poza konkursem. Wszyscy zawodnicy startowali na szybowcach typu „Mucha 100". Zawody rozgrywano w trudnych warunkach atmosferycznych.

Dopiero 20 lipca br. przystąpiono do pierwszej — zresztą nieukończonej konkurencji: prędkościowego przelotu docelowo - powrotnego Żar — Nowy Targ — Żar (170 km.). Na 13 startujących zawodników żaden nie wykonał zadania dnia. Wszystkich szybowników burza zmusiła do lądowania w przygodnym terenie.

Wiele pracy mieli piloci i kierowcy, aby szybowce ściągnąć z górskiego terenu na lotnisko Nowy Targ i Łososinę, a następnie przyholować na Żar. Tego dnia, na przykład, CSS-13 pilotowany przez Jerzego Sieradzkiego na trasie z Nowego Targu na Żar napotkał na burzę, którą musiał ominąć koło Krakowa. Do godziny 20 wszystkie szybowce ściągnięto na Żar.

Przez następne trzy dni padał deszcz. Z kolei 26 lipca rozegrano prędkościowy przelot docelowy Żar — Łososina (101 km). Konkurencję ukończyło 4 zawodników: 1. Jan Kolba (63,6 km/h), 2. Zygmunt Borysławski (59,4 km/h), 3. Tadeusz Strzelczyk (49,8 km/h), 4. Jerzy Pawłowski (40,8 km/h).

Nazajutrz 27 lipca, po otrzymaniu komunikatu meteorologicznego, zdecydowano się na rozegranie następnej konkurencji. Warunki nie były nadzwyczajne. Prędkościowy przelot docelowo - powrotny Żar — Limanowa — Żar (174 km) ukończył tylko jeden zawodnik, którym był Jacek Lewandowski z Łodzi.

Dnia 30 lipca przeprowadzono IV konkurencję: prędkościowy przelot docelowo - powrotny Bielsko — Leskowiec — Boracza Hala — Bielsko (101 km). Zadanie dnia wykonał tylko jeden zawodnik — Alojzy Bylok. Była to najtrudniejsza konkurencja jaką rozegrano na tych zawodach. Pozostali zawodnicy zmuszeni byli do lądowania w odległości 74 — 17 km od miejsca startu.

Ze względu na trudne warunki atmosferyczne i dopiero trzy rozegrane konkurencje, kierownictwo w porozumieniu z pilotami przedłużyło zawody do dnia 2 sierpnia.

Kierownik zawodów — instr. pil. Adam Dziurzyński (w środku, w okularach) prowadzi odprawę uczestników IV Szybowcowych Zawodów Juniorów.

Postanowienie to okazało się słuszne. Po deszczowej i pochmurnej pogodzie przyszło słońce. Pojawiły się piękne cumulusy. Dnia 1 sierpnia warunki termiczne okazały się wyjątkowo dobre i przystąpiono do rozegrania piątej i zarazem ostatniej konkurencji: prędkościowego przelotu docelowo - powrotnego Żar — Gotartowice — Żar (108 km). Odległość tę pokonało 5 zawodników. 1. Jerzy Pawłowski (Jelenia Góra) — 44,4 km/h, 2. Jacek Lewandowski (Łódź) — 43,2 km/h, 3. Jan Kolba (Zielona Góra) — 41,4 km/h, 4. Marek Szopiński (Nowy Targ) — 29,4 km/h oraz startujący poza konkursem Zenon Mazurek (Jelenia Góra) — 42,0 km/h.

Uroczyste zakończenie zawodów odbyło się dnia 2 sierpnia w obecności przedstawicieli miejscowych władz, przedstawiciela GZP WP, ZG APRL oraz redaktora „Kroniki Beskidzkiej" Adama Hajduka.

Wręczenia pucharu szefa GZP WP dokonał ppłk Roman Pelle, pucharu „Kroniki Beskidzkiej" red. Adam Hajduk, a pucharu ZG APRL (najmłodszemu uczestnikowi zawodów Waldemarowi Koziełowi) mgr inż. Ernest Pujszo.

Zwycięzcą IV Szybowcowych Za-

Samolot typu „Kania" holuje szybowiec biorący udział w zawodach („Mucha-100")

Od lewej: Pil. Jerzy Pawłowski (Jelenia Góra) został zwycięzcą IV Szybowcowych Zawodów Juniorów (ma 22 lata i jest studentem WSI). Drugie miejsce zajął pil. Jacek Lewandowski (Łódź). Trzecie miejsce w zawodach wywalczył pil. Tadeusz Strzelczyk (Gliwice), student Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

JEŻÓW PO RAZ SZÓSTY

TEGOROCZNE, już szóste z kolei Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski", rozegrano w dniach 22.VII—6.VIII. br. Na starcie w Jeżowie stanęło 18 pilotów z 9 aeroklubów oraz 2 pilotów węgierskich. Ich lotnicze cenzurki to na ogół 300—500 wylatanych godzin i 4 000—6 000 przelecianych kilometrów. Razem 20 zawodników. Wszyscy startowali na szybowcach typu „Mucha-Standard", „Jaskółka", „Lis" i „Mucha 100A". Wyniki osiągnięte na ostatnim, posiadającym mniejszą doskonałość, szybowcu mnożono przez współczynnik 1,1. Na ogólne życzenie zawodników dotychczasowy regulamin (III-ligowy) zastąpiono regulaminem II ligi.

Rozegrano rekordową, jak na zawody górskie, ilość 8 konkurencji, z tego aż 7 zostało zaliczonych. Duża w tym zasługa organizatorów, którzy nie przepuścili i nie zmarnowali ani jednego dnia pozwalającego na loty szybowcowe. W ogóle jednak pogoda nie była najlepsza, co zresztą należy, jak dotąd, do tradycji Jeżowskich Zawodów. Jeszcze raz potwierdziło się, że w naszych górach jest o wiele mniej niż w głębi kraju dni z tzw. szybowcową pogodą. Jeśli do tego dodać, że ze względów ekonomicznych i personalnych kierownictwo zawodów zmuszone było wyznaczyć konkurencje po trasach zamkniętych, łatwo przewidzieć, że musiały być one możliwie krótkie. Tak też było w istocie. Aż 5-krotnie wysyłano zawodników na trasę trójkąta 100 km (Jeżów — Leśna — Nowe Jaroszowice — Jeżów lub Jeżów — Strupice — Strzegom — Jeżów). Dwukrotnie walczyli oni, nie kończąc konkurencji, na trasach docelowo-powrotnych — do Mirosławic (144 km) i Leszna (226 km). Największą ozdobą zawodów był jednak udany trójkąt 220 km Jeżów — Wrocław — Lubin — Jeżów.

Słaba, a przy tym wietrzna pogoda była główną przyczyną, że nawet najlepsi osiągali z trudem prędkości niewiele ponad 50 km/h, a konkurencje kończyło najwyżej 6—7 pilotów. Reszta lądowała przygodnie w górskim, trudnym terenie, przysparzając niemało pracy pilotom holującym i kierowcom. Taki typ pogody faworyzował wytrwałość, umiejętność „żebrania" i przetrzymywania kryzysów. Co najmniej połowa sukcesu leżała także we właściwej ocenie warunków meteorologicznych. Obraz wyczynowych umiejętności zawodników startujących w Jeżowie byłby jednak niewątpliwie pełniejszy, gdyby mieli oni ponadto okazję odkryć swe karty w lataniu prędkościowym w mocniejszych warunkach.

Pomimo to piloci VI Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski" walczyli dzielnie i przysporzyli Aeroklubowi Jeleniogórskiemu sporo kilometrów i memoriałowych punktów. Przeciętnie wylatali bowiem po ok. 30 godzin i 700 km, co jak na wspomniane tu okoliczności nie jest liczbą małą.

Zawody wygrał ostro latający Bronisław Czapski z Jeleniej Góry. Średnia ilość punktów zdobyta przez niego w każdej konkurencji wynosi 788. Gdyby jednak pominąć pechową dla tego zawodnika III konkurencję, w której nie otrzymał ani jednego punktu, średnia ta wyniosłaby aż 919 pkt. (!). Jako jedyny zwyciężył też w dwóch konkurencjach. Drugie miejsce zajął Jerzy Michalski z Warszawy. Był często w czołówce, wygrał jedną konkurencję, przeżywał jednak i upadki. Obaj wywalczyli awans do przyszłorocznych zawodów II ligi w Lisich Kątach. Jeśli nie przytrafi się im jakiś gwałtowny spadek formy, będą poważnymi kandydatami do miejsca w pierwszej dziesiątce premiowanej startem w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w 1968 roku.

Do czołówki zawodów należeli jeszcze, w dalszej kolejności zajętych miejsc: lider od czwartej do szóstej konkurencji, 24-letni student z Wrocławia Janusz Gogała; najlepszy z latających na „Musze 100A", 57-letni Tadeusz Supryn z Bielska (brawo!); 21-letni student z Poznania Andrzej Rataj; 23-letni student z Wrocławia Stanisław Błasiak oraz Witold Bródka z Jeleniej Góry i Edmund Janowski z Torunia. Wszyscy oni mogliby z powodzeniem wystartować w zawodach o randze II ligi.

Pozostałym pilotom, w wiekszym stopniu niż wymienionej tu czołówce, do zajęcia lepszych miejsc zabrakło co najmniej po jednym z takich atutów, jak: doświadczenie zawodnicze, umiejętność i taktyka latania na zawodach, trening, szczęście. Nie popisali się Węgrzy, choć trzeba zaznaczyć, że nie mogli startować w ostatniej konkurencji.

W sumie VI Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski" należy zaliczyć do udanych, tak pod względem sportowym, jak i organizacyjnym. Do tego, co się już tu powiedziało o tych zawodach, dodać jeszcze trzeba, że organizowane one były wyłącznie siłami etatowego personelu i pilotów społecznych Aeroklubu Jeleniogórskiego. Wszyscy spisali się na piątkę. Wśród nich: T. Kaczmarek — kierownik zawodów, J. Ziobro — kierownik sportowy, piloci holujący — S. Różycki, P. Piłat, W. Dziedzio, mechanicy — J. Klęka, J. Betcher, T. Marszałkowski, T. Prendota, kierowcy. Słowa uznania należą się komisarzom sportowym i komisji sędziowskiej z Z. Regułą na czele. Na podkreślenie zasługuje fakt zainteresowania zawodami przedstawicieli władz partyjnych i administracyjnych Jeleniej Góry.

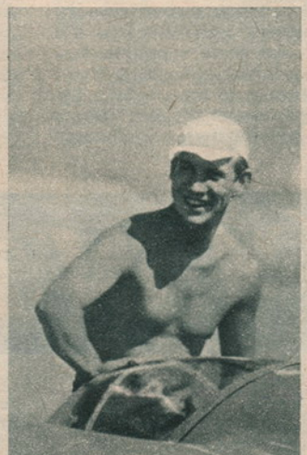
(kh)

Zwycięzca VI Jeżowskich Zawodów Szybowcowych i zdobywca Pucharu „Skrzydlatej Polski" — Bronisław Czapski z Jeleniej Góry.

Powyżej z lewej: Tadeusz Supryn z Bielska (4 miejsce). Powyżej z prawej: Jeden z pilotów węgierskich — Janos Dobosi.

Jerzy Michalski z Warszawy wywalczył drugie miejsce.

Najlepszy z reprezentantów Torunia — Edmund Janowski (8 miejsce).

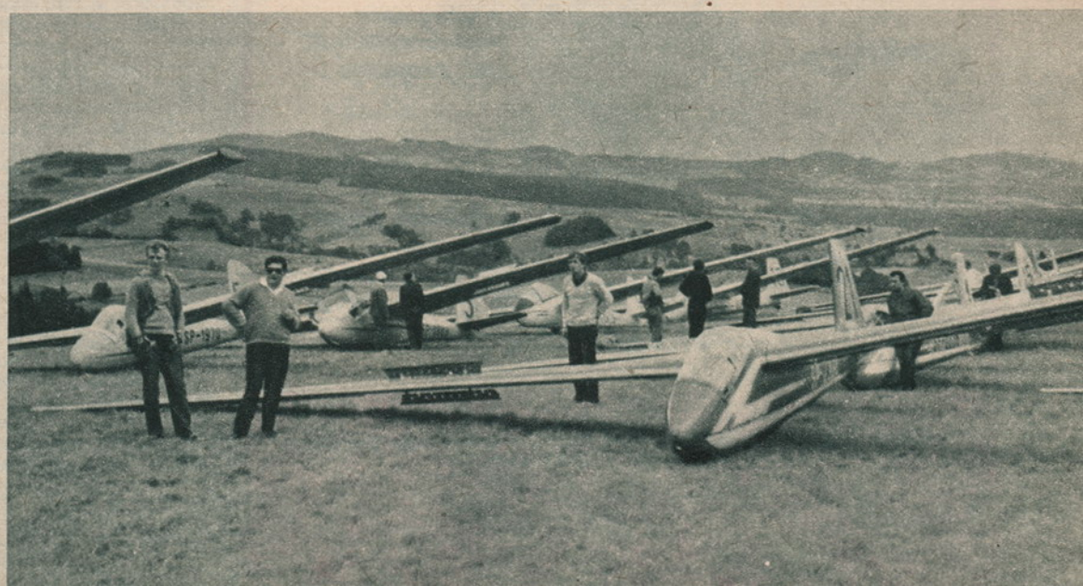


Jedyny przedstawiciel Poznania — Andrzej Rataj (5 miejsce)

WYNIKI VI JZS

1. Bronisław Czapski (Jelenia Góra) — 5 514 pkt, 2. Jerzy Michalski (Warszawa) — 5 164 pkt. 3. Janusz Gogała (Wrocław) — 5 137 pkt, 4. Tadeusz Supryn (Bielsko - Biała) — 5 097 pkt, 5. Andrzej Rataj (Poznań) — 5 016 pkt, 6. Stanisław Błasiak (Wrocław) — 4 985 pkt, 7. Witold Bródka (Jelenia Góra) — 4 935 pkt, 8. Edmund Janowski (Toruń) — 4 819 pkt, 9. Andrzej Kalinowski (Toruń) — 4 218 pkt, 10. Andrzej Szumorek (Warszawa) — 3 811 pkt, 11. Zdzisław Srebrniak (Jelenia Góra) — 3 450 pkt, 12. Henryk Kucharski (Warszawa) — 3 398 pkt, 13. Andrzej Bański (Warszawa) — 3 368 pkt, 14. Wojciech Pluciński (Szczecin) — 3 096 pkt, 15. Edward Sosnowski (Toruń) — 2 846 pkt, 16. Marek Koselski (Jelenia Góra) — 2 300 pkt, 17. Zbigniew Kurdziel (Kraków) — 2 223 pkt 18. Jerzy Sałasiński (Włocławek) — 2 149 pkt, 19. Janos Dobosi (Budapeszt) — 1 956 pkt, 20. Józef Gedeon (Budapeszt) — 1 583 pkt.

Poniżej: Na starcie VI Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski". Foto: „SP" — H. Kucharski (5) i Br. Czapski (2)



ASTRONAUTYKA

„LUNAR ORBITER-1"

10 sierpnia 1966 roku rakieta nośna „Atlas-Agena D" wyniosła z kosmodromu na Przylądku Kennedy (Floryda) w Stanach Zjednoczonych AP aparat kosmiczny „Lunar Orbiter-1" o masie 386 kg.

Niestety na skutek niewykrytych dotąd usterek technicznych „Lunar Orbiter-1" nie znalazł samoczynnie gwiazdy Canopus mającej stanowić główny punkt nawigacyjny. Kiedy zawiodły kilkakrotnie wysyłane z Ziemi sygnały, polecające aparatowi orientowanie się na gwiazdę Canopus, postanowiono spróbować zorientować „Lunar Orbitera-1" bezpośrednio na Księżyc.

Pierwsza próba korekty toru lotu udała się, ale 12 następnych zawiodło. Wreszcie uczonym powiodło się wprowadzić „Lunar Orbitera-1" na orbitę wokółksiężycową zbliżoną do zaplanowanej. Stąd aparat przekazał pierwsze próbne zdjęcia powierzchni Srebrnego Globu. Zdjęcia te znajdowały się na pokładzie „Lunar Orbitera-1" przed jego startem, a cała operacja miała na celu sprawdzenie sprawności działania aparatury przekazującej. Próbna transmisja trwała ok. 20 min. i była w pełni udana.

Właściwa akcja fotografowania niewidocznej strony Księżyca zaczęła się 18 sierpnia. W tym dniu „Lunar Orbiter-1" wykonał 20 próbnych zdjęć z wysokości ok. 208 km na kilka godzin przed rozpoczęciem ich przekazywania, a następnie nadał na Ziemię dwa z tych zdjęć.

21 sierpnia „Lunar Orbiter-1" zmienił swoją orbitę i obniżył się do wysokości 59 km od Księżyca, aby dokonać zdjęć dziewięciu możliwych miejsc lądowania przyszłych astronautów. Niestety wada jednej z kamer przekreśliła nadzieje na dobre zdjęcia.

Na zdjęciu z prawej — aparat kosmiczny „Lunar Orbiter-1" podczas montażu końcowego. Oczekuje się, że jego zdjęcia pokażą kratery o średnicy 1 m.

W ramach intensywnych badań Księżyca metodami selenonautycznymi i przygotowań do załogowej wyprawy na Księżyc uczeni amerykańscy wysłali w dniu 10 sierpnia br. z Przylądka Kennedy'ego na Florydzie (po kilkakrotnym przesuwaniu terminu startu) aparat kosmiczny o nazwie „Lunar Orbiter-1" (Oblatywacz Księżyca), który został zamieniony w sztuczny księżyc Księżyca. Uczeni amerykańscy zrealizowali więc przedsięwzięcie podobne do tego, jakie w dniach 31 marca — 3 kwietnia br., jako pierwsi w dziejach, zrealizowali uczeni radzieccy, zamieniając w sztucznego satelitę Księżyca aparat kosmiczny „Łuna-10" (Księżyc-10).

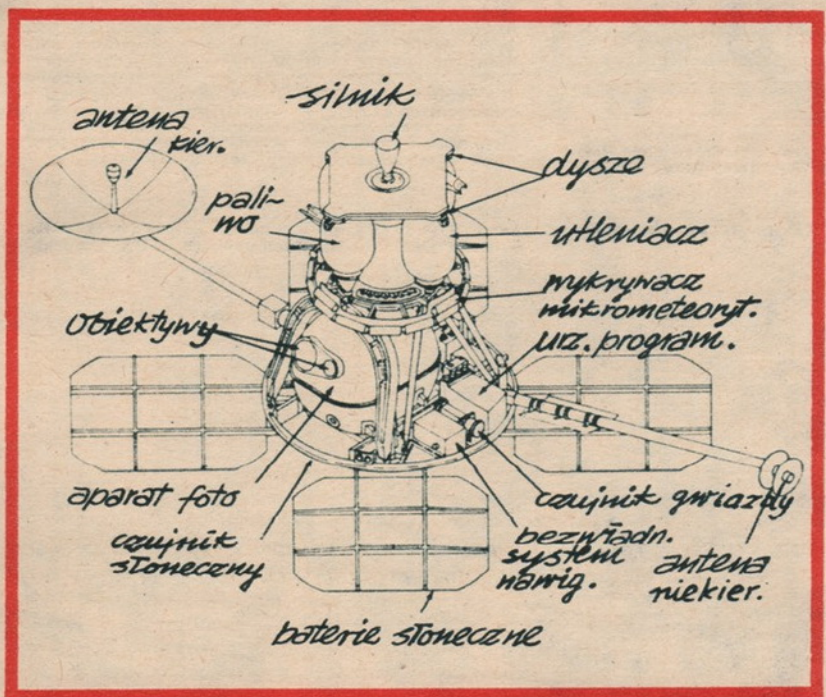
Według planów opublikowanych w literaturze naukowej, głównym zadaniem aparatów kosmicznych typu „Lunar Orbiter" ma być uzyskanie obrazów powierzchni Księżyca. Po raz pierwszy przy tym uczeni amerykańscy zamierzają wykorzystać w tym celu urzędzenia fotograficzne, czyli postąpić jak ich radzieccy koledzy, którzy umieścili urządzenia fotograficzne na aparacie kosmicznym „Łunnik-III" (w październiku 1959 r wykonał on fotografie odwrotnej strony Księżyca).

Jak wiadomo w aparatach kosmicznych „Ranger" (Wywiadowca) i „Surveyor" (Mierniczy) umieszczone zostały kamery obserwacyjne, w których obrazy tworzone były na fotokatodach odpowiednich lamp elektronowych, skąd przekazywano je metodą radioteleautograficzną na Ziemię.

Urządzenia fotograficzne aparatu „Lunar Orbiter" mają się składać z dwóch kamer fotograficznych. Jedna z nich ma mieć obiektyw o średnicy 17 mm i odległości ogniskowej — 76 mm, a druga o średnicy 109 mm i odległości ogniskowej — 610 mm. Będą one samoczynnie wykonywały fotografie powierzchni Księżyca na specjalnego typu taśmie filmowej o szerokości 70 mm. Błona ta ma być niewrażliwa na działanie promieniowań jonizujących. Będzie ona wywoływana i utrwalana w urządzeniu samoczynnym specjalną metodą bez użycia cieczy, a następnie uzyskane na niej obrazy przesyłane będą na Ziemię metodą radioteleautograficzną. Urządzenia fotograficzne i przekazujące obrazy mają mieć masę 59 kg. Jak wiadomo jednak, w konstrukcji aparatów kosmicznych często wprowadzane są modyfikacje i to nawet bardzo daleko idące w stosunku do pierwotnych planów. Być może więc, że na aparatach kosmicznych „Lunar Orbiter" umieszczać się będzie urządzenia obserwacyjne podobnego typu jak te, które umieszczono na aparatach „Ranger" i „Surveyor", dlatego, że ich konstrukcja i działanie dały zadowalające rezultaty i zostały dobrze wypróbowane.

Energii elektrycznej urządzeniom aparatu kosmicznego „Lunar Orbiter" mają dostarczyć fotoogniwa słoneczne umieszczone na płytach o powierzchni 2,23 m², które będą wytwarzać prąd elektryczny o mocy 226 W. Ładowana nim będzie bateria kadmowo-niklowych akumulatorów elektrycznych, złożona z 20 ogniw i mająca pojemność 12 Ah. Urządzenia dostarczające energię elektryczną będą miały masę 45 kg.

OBLATYWACZ KSIĘŻYCA



Konstrukcja aparatu „Lunar Orbiter" z objaśnieniem jego poszczególnych części i wyposażenia.

Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

Aby zamienić aparat kosmiczny w sztuczny księżyc Księżyca, umieszczony będzie na nim rakietowy silnik hamujący wytwarzający ciąg 45 kG. Zasilany on będzie ciekłą mieszanką paliwową złożoną z mieszaniny hydrazyny i niesymetrycznej dwumetylohydrazyny w stosunku 1:1 (jako paliwa) i czterotlenku azotu, jako reduktora. Paliwo mieścić się będzie w dwóch zbiornikach, a reduktor także w dwóch zbiornikach. Orientacja przestrzenna aparatu kosmicznego sterowana będzie przez dysze rakietowe wytwarzające ciąg 0,45 kG, w których substancję odrzutową stanowić będzie sprężony azot.

Cały aparat kosmiczny ma mieć masę 362,9 kg i maksymalną rozpiętość w stanie rozłożonym 5,49 m. Ze względu na niezbyt dużą masę aparatu jako jego rakietę nośną można będzie stosować rakietę „Atlas-Agena D". „Lunar Orbiter-1" został wyniesiony właśnie przez taką rakietę nośną i miał 386 kg.

Aparat kosmiczny będzie najpierw wprawiony w wokółksiężycowy ruch satelitarny po orbicie mniej więcej kołowej, odległej od powierzchni Księżyca o 926 km. Płaszczyzna orbity satelity ma być nachylona do płaszczyzny równika Księżyca o kąt 21,3°. Następnie ruch aparatu będzie jeszcze raz przyhamowywany, co spowoduje przemianę jego orbity w elipsę, przy czym przyksiężycowy punkt orbity aparatu (periselenium) ma się znajdować na wysokości zaledwie 44—46 km i to nad rejonem, gdzie wylądował aparat kosmiczny „Surveyor-1. W ten sposób można będzie uzyskać z góry dokładne obrazy okolicy gdzie wylądował „Surveyor-1" i porównać je z obrazami powierzchni Księżyca uzyskanymi przez ten aparat, co da niezwykle cenne dane naukowe.

Obecnie planuje się wysłanie pięciu aparatów tego typu; ma to kosztować 150 mln dolarów. Być może jednak, iż poźniej zostanie wysłane jeszcze pięć aparatów, które zostaną wprawione w ruch po tzw. orbitach „polarnych", tzn. o płaszczyznach prostopadłych do płaszczyzny równika Księżyca. Zwiększy to koszt przedsięwzięcia do 250 mln dolarów, ale można będzie dzięki temu uzyskać dokładne obrazy całej powierzchni Księżyca.

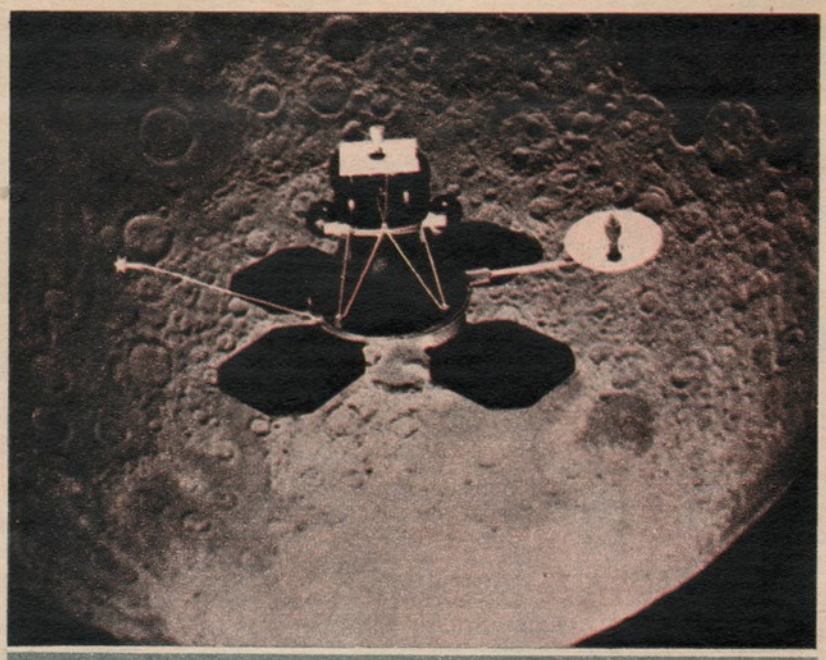
Oprócz przekazywania na Ziemię

obrazów powierzchni Księżyca aparaty kosmiczne „Lunar Orbiter" będą oczywiście wykonywać także inne badania, a szczególnie badania mikrometeorów w przestrzeni wokółksiężycowej, badania promieniowań jonizujących, badania parametrów księżycowego pola grawitacyjnego. A więc aparaty te będą wykonywać m. in. bardzo podobne badania jak te, które z tak dobrymi rezultatami przeprowadzono z radzieckiego laboratorium „Łuna-10". Urządzenia pomiarowe aparatów kosmicznych „Lunar Orbiter" mają działać rok, zaś fotografie będą wykonywane przez 30 dób ziemskich.

Oczywiście wszystkie opisane wyżej informacje traktować należy jako dane wyjściowe, w rzeczywistości bowiem konstrukcje aparatu kosmicznego i parametry jego orbity różnić się prawdopodobnie będą od tego, co pierwotnie zaplanowano.

Oczywiście zarówno radziecka „Łuna-10" jak i amerykańskie aparaty kosmiczne „Lunar Orbiter" spadać będą po kilku latach na powierzchnię Księżyca dlatego, że zgodnie z obliczeniami niemożliwy jest trwały ruch satelitarny wokół Księżyca. Obliczenia te wykazują, że bliskoksiężycowe satelity muszą spaść na powierzchnię Księżyca, ale dalekoksiężycowe muszą odlecieć od Srebrnego Globu.

Sztuczne księżyce Księżyca nadają się szczególnie do wykonywania pewnych badań Księżyca, niemożliwych lub bardzo trudnych do przeprowadzenia z powierzchni Ziemi. Nic więc dziwnego, że mają one tak wielką wartość dla selenologów (badaczy Księżyca). Jednocześnie dostarczają one także niezwykle cennych danych technicznych, które będą szczególnie przydatne w czasie załogowych wypraw na Księżyc. Jak wiadomo, załogowe statki kosmiczne nie będą od razu lądowały na powierzchni Księżyca, ale zostaną najpierw przekształcone w sztuczne księżyce Księżyca (przynajmniej takie są zamierzenia amerykańskie).

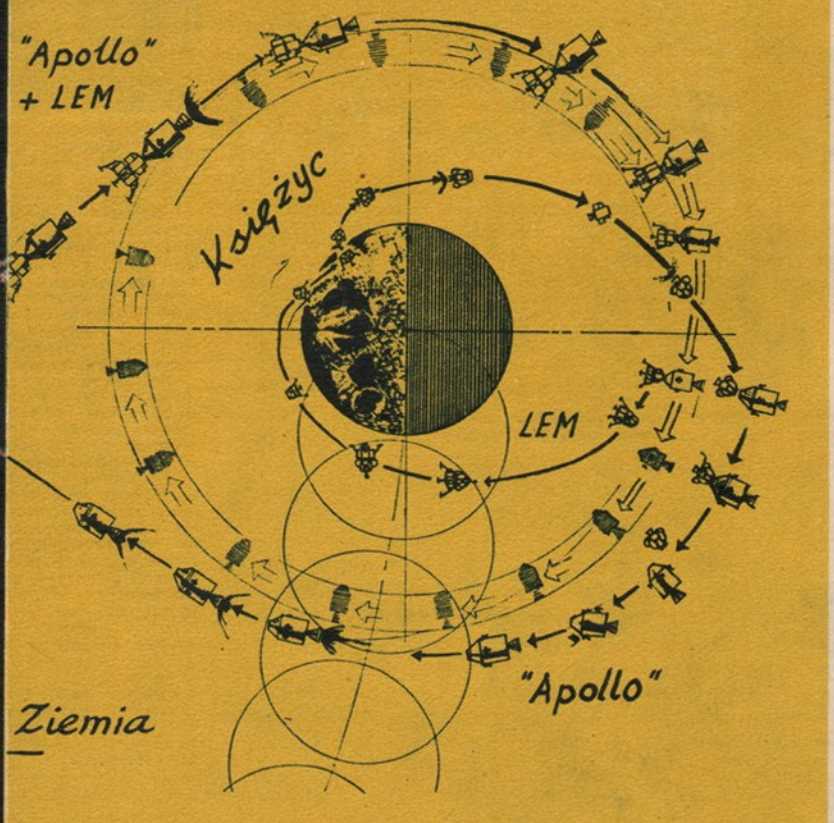


„Lunar Orbiter" na tle globu księżycowego.

Pisząc o aparacie kosmicznym „Lunar Oribter" warto dodać, że uczeni amerykańscy planowali pierwotnie wysłanie innych sztucznych księżyców Księżyca, a mianowicie aparatów kosmicznych typu „Surveyor-B". Miały one mieć konstrukcję podobną do wysłanych obecnie na Księżyc aparatów kosmicznych „Surveyor", ale z wyposażeniem w słabszy rakietowy silnik hamujący i bez podpór. W ich miejsce miano w tych aparatach zabierać więcej przyrządów naukowych o podobnym przeznaczeniu, jak te, które zamierza się umieścić w aparatach kosmicznych „Lunar Orbiter". Pierwotnie planowano, że aparaty kosmiczne „Surveyor-B" będą miały masę od 800 do 950 kg, że wysyłać się je będzie w kierunku Księżyca przy pomocy rakiet nośnych typu „Atlas-Centaur" i że wprawiane będą w wokółksiężycowy ruch satelitarny w odległości od 200 do 500 km od powierzchni Księżyca po orbitach nachylonych do płaszczyzny równika o kąty od 0 do 90°. Obecnie jednak zrezygnowano z realizacji tych planów.

Wspomnieć należy, że uczeni amerykańscy już wielokrotnie próbowali przed kilku laty wysyłać różne sztuczne satelity Księżyca. Ale wszystkie te próby były całkowicie nieudane, głównie z powodu usterek rakiet nośnych w czasie startu z Ziemi.

Aparaty „Lunar Orbiter" mają torować amerykańskim kosmonautom drogę na Księżyc, której etapem docelowym będzie lot załogowy statku „Apollo" w pobliże Srebrnego Globu. Tam nastąpi przesiadka do pojazdu LEM, który dowiezie ludzi na Księżyc, a następnie umożliwi powrót do statku „Apollo" oczekującego na orbicie wokółksiężycowej, skąd nastąpi odlot w kierunku Ziemi. Kolejne fazy tej wyprawy księżycowej widzimy na poniższym rysunku.



Sport spadochronowy

● **Spadochronowe** mistrzostwa Szwajcarii odbędą się w połowie września br., na lotnisku Sitterdorf. Program mistrzostw przewiduje skoki na celność lądowania i z oceną stylu wykonywanych figur akrobacji, jak również skoki grupowe. W zawodach weźmie udział 18 skoczków, wyeliminowanych podczas zawodów regionalnych w ciągu lata br.

● **Trzej** czołowi spadochroniarze szwajcarscy — Hans Bergmann, John Winnistörfer i Giovanni Fischer — umotywowali swą odmowę udziału w spadochronowych mistrzostwach świata w Lipsku względami politycznymi, powołując się na przykład USA i innych państw zachodnioeuropejskich, które nie przysłały swych reprezentacji do NRD.

● **Sprawą** niezmiernie... idiotyczną nazwało francuskie pismo lotnicze „Aviasport" nieobecność ekipy francuskiej na spadochronowych mistrzostwach świata w Lipsku (NRD), ostro krytykując i wyśmiewając niedorzeczny pomysł zignorowania przez Francję tych mistrzostw za przykładem USA.

Szybownictwo

● **W Saint-Hubert** odbyły się szybowcowe mistrzostwa Belgii. Rozegrano 6 konkurencji: trzy docele — powrotne, dwa trójkąty i jeden docel. Mistrzem Belgii został H. Stouffs na szybowcu Ka-6, przed A. Littem na Ka-6E i G. Sanderem na polskiej „Foce". Na 28 zawodników trzech startowało na „Fokach" i czterech na „Muchach".

Sport balonowy

● **W dniach** 14 — 27 sierpnia br. odbył się w Mürren (Szwajcaria) 5 Międzynarodowy Tydzień Sportu Balonowego. Impreza zgromadziła licznych entuzjastów baloniarstwa z całego świata.

PRZESZŁOŚĆ I TERAŹNIEJSZOŚĆ

TYLKO pięćdziesiąt parę lat różnicy w czasie jest między tymi dwoma samolotami. Ten wyżej to trójsilnikowy odrzutowiec pasażerski „Trident" brytyjskich linii lotniczych BEA. Ten malutki — to pięknie wykonany model jednego z pierwszych w naszym stuleciu latających aparatów, dzieło Lou Proctera. Model — lata. Na przykładzie tych dwóch tak różnych od siebie samolotów widać kolosalny postęp w technice lotniczej.

Różne

● **W sierpniowym** numerze radzieckiego miesięcznika lotniczego „Krylia Rodiny" ukazało się obszerne wspomnienie pióra generała Piotra Chochłowa, Bohatera Związku Radzieckiego, o przebiegu pierwszego w czasie ostatniej wojny światowej nalotu na Berlin, dokonanego przez pięć radzieckich bombowców DB-3 w nocy z 7 na 8 sierpnia 1941 roku. Wspomnienie zilustrowano oryginalnym zdjęciem, dokonanym na moment przed startem na Berlin.

● **XI Międzynarodowa** wystawa samolotów turystycznych i dyspozycyjnych, śmigłowców, szybowców i samolotów gospodarczych odbyła się w dniach 8—12 września br. na lotnisku Nicolo, na Lido koło Wenecji. W ramach wystawy odbyły się targi samolotów używanych, spotkanie dziennikarzy lotniczej prasy europejskiej oraz zawody lotnicze na 1 000-kilometrowej trasie: Wenecja — Thiene — Padwa — Bolonia — San Marino — Fano — Casena — Wenecja.

● **W Turynie** (Włochy) odbył się 2 Międzynarodowy Salon Lotniczy z udziałem 300 wystawców z 10 krajów, w tym wystawców amerykańskich, francuskich, angielskich, zachodnioniemieckich i innych. Na zakończenie Salonu odbyły się pokazy lotnicze z udziałem zespołów akrobacyjnych lotnictwa Włoch, Anglii, Francji, Belgii i USA. Następny salon w Turynie odbędzie się w roku 1968, w dniach od 1 do 13 czerwca.

Komunikacja i transport

● **Liczba** zarejestrowanych w USA lotnisk wyniosła w końcu 1965 roku 9 566, o 76 więcej niż w roku 1964. Na pierwszym miejscu stoi Teksas, z 964 lotniskami, heliportami i portami wodnosamolotów, na drugim Kalifornia — 624 obiekty tego typu, na trzecim Alaska — 459.

●

● **W Ottawie** (Kanada) podpisano porozumienie o utworzeniu bezpośredniego połączenia lotniczego między ZSRR i Kanadą. Porozumienie podpisali: pierwszy wicepremier ZSRR — Polański oraz premier Kanady — Pearson. Otwiera ono pierwsze w dziejach komunikacji lotniczej regularne połączenie między ZSRR i kontynentem północnoamerykańskim.

●

● **Odbył się** inauguracyjny lot na nowo otwartym szlaku Bejrut — Moskwa. Szlak ten uruchomiony został przez radziecki „Aerofłot". Na nowej linii latają samoloty Il-18.

●

● **Radziecki** olbrzym turbośmigłowy Tu-114 odbył rejs techniczny do Japonii, wioząc grupę fachowców dla sprecyzowania szczegółów eksploatacji na linii Moskwa — Tokio tego samolotu, który może pomieścić 120 pasażerów.

●

● **W Damaszku** podpisane zostało pomiędzy Syrią i Czechosłowacją porozumienie lotnicze, dotyczące uruchomienia szlaku powietrznego Praga — Damaszek.

●

● **ZSRR** i Szwajcaria zawarły porozumienie w sprawie nawiązania bezpośredniej komunikacji lotniczej między obu krajami.

●

● **Uruchomiony** został niedawno nowy szlak lotniczy, łączący Pragę z Kijowem. Samoloty na nowej trasie latają trzy razy w tygodniu.

●

● **Pomiędzy** towarzystwem lotniczym Zjednoczonej Republiki Arabskiej — „United Arab Airlines" a zakładami Boeing w USA podpisany został kontrakt na dostawę dla ZRA samolotów odrzutowych Boeing-707.

Wyżej: Pierwsze ofiary po przymusowym lądowaniu. Niżej: Próba startu „Feniksa".

FENIKS NA PUSTYNI LIBIJSKIEJ

NA ekranach kin zachodniej Europy ukazał się ciekawy film amerykański, nakręcony przez reżysera Roberta Aldricha według scenariusza angielskiego pisarza Ellestona Trevora (byłego pilota). Film przedstawia dramatyczne dzieje pasażerów transportowego samolotu Fairchild C-28, który lecąc nad Pustynią Libijską w kierunku Bengasi musiał przymusowo lądować w burzy piaskowej i uległ częściowo rozbiciu. Pełna napięcia akcja filmu obfituje w przykłady ludzkiej wytrwałości, męstwa i... pomysłowości. Oto pozostali przy życiu ludzie budują z ocalałych części konstrukcji transportowego C-28 nowy samolot, wykorzystując płaty, jedną z belek kadłubowych, statecznik i jeden z dwóch silników. Tak powstał „Feniks", prymitywny „samolot", który jednakże zdołał wznieść się w powietrze i przynieść ocalenie garstce dzielnych ludzi.

Rolę pilota C-28, a później „Feniksa", gra znany aktor James Stewart. Film jest oczywiście kolorowy, panoramiczny. Zdjęć dokonywano w oryginalnej scenerii Pustyni Libijskiej.

SŁAWNI LOTNICY

GDY miał piętnaście lat, odbył — w charakterze pasażera — pierwszy w życiu lot balonem wolnym. Dwa lata później, w 1910 roku, otrzymał licencję pilota balonowego. Od tej pory datuje się ścisły związek Ernesta Demuytera ze sportem balonowym. W 1912 roku uczestniczył po raz pierwszy w zawodach balonowych, reprezentując Belgię. Były to VII Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych o puchar Gordon - Bennetta. Po starcie ze Stuttgartu lądował on nad rzeką Prypecią. Także i w następnym roku brał udział w zawodach balonowych.

Podczas pierwszej wojny światowej pełnił służbę wojskową w armii francuskiej w stopniu porucznika. Latał wówczas na sterowcu WZ-5 „Zodiac", którego zadaniem było wykrywanie nieprzyjacielskich okrętów.

Po zakończonej wojnie, z chwilą wznowienia zawodów balonowych, Demuyter brał w nich udział. Pierwszy piękny sukces uzyskał w zawodach rozegranych w 1920 roku. Dwa lata później, w 1922 roku, wywalczył ponownie tytuł zwycięzcy. Wówczas to startując w Zurychu (Szwajcaria) na balonie wolnym „Belgica" przeleciał odległość 1 372 km i lądował na terenie Związku Radzieckiego. Podczas tego lotu przebywał w powietrzu blisko 26 godzin. Dalsze zwycięstwa w zawodach odniósł w latach 1923, 1924 i 1936, a więc w sumie tytuł zwycięzcy Międzynarodowych Zawodów Balonów Wolnych o puchar Gordon - Bennetta zdobył pięciokrotnie.

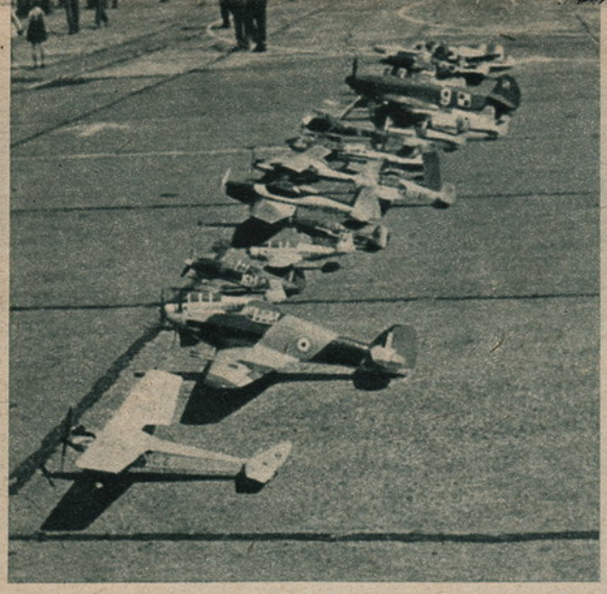
Ernest Demuyter

Dzięki zwycięstwu w 1936 roku (w XXIV z kolei zawodach Gordon - Bennetta, do których start nastąpił w Warszawie) Ernest Demuyter uzyskał puchar na własność dla Belgii. Przeleciał on wówczas odległość 1 715 km. Warto wiedzieć, iż podczas tego lotu osiągnął on wysokość 6 000 m.

Ernest Demuyter przybył także na start zawodów, które miały się odbyć 2 września 1939 roku we Lwowie. Właśnie w Polsce przeżył początek drugiej wojny światowej. Pod koniec okupacji hitlerowskiej, będąc członkiem belgijskiego ruchu oporu, wpadł w ręce Gestapo, od którego uwolniła go szybka ofensywa wojsk alianckich.

W 1959 roku Demuyter przebywał w Polsce na 48 Konferencji Unii Międzyparlamentarnej jako deputowany do Belgijskiej Izby Reprezentantów. Bawił w Aeroklubie Warszawskim, gdzie spotkał się z polskimi pilotami balonowymi. Wydał książkę o nawigacji i swoich lotach balonowych. Umarł dwa lata temu.

(m)



Pierwsze ogólnopolskie zawody modeli lotniczych organizowane przez LOK

W dniach 17 — 19. 06. 1966 r. na lotnisku APRL we Wrocławiu odbyły się po raz pierwszy Ogólnopolskie Zawody Modeli Lotniczych na Uwięzi Ligi Obrony Kraju. W imprezie uczestniczyło 63 zawodników z 96 modelami. Najliczniej reprezentowana była klasa modeli redukcyjnych. Zgłoszono 41 modeli, z czego dopuszczono do startów 39 modeli. Oczywiście poziom wykonania modeli był bardzo różny. Z lataniem było nie najlepiej. Na ogół modele nieźle wykonane, mające szanse na czołowe miejsca, nie zaliczyły lotu. Nowy regulamin dla modeli redukcyjnych w pełni zdał egzamin i zostosowana punktacja okazała się słuszna. W tej sytuacji zwyciężyła starannie wykonana i ładnie latająca WILGA 2P przed dwusilnikowym TU-2, który otrzymał nieco mniej punktów za wykonanie i to zadecydowało o kolejności miejsc.

Również bardzo liczną grupę — 28 modeli — stanowiła klasa modeli do walki powietrznej. Same walki nie stały na zbyt wysokim poziomie. Usprawiedliwieniem tego może być młody wiek prawie wszystkich startujących, a zatem brak rutyny, bo „nerwu" do walki nie brakowało nikomu. Efekt — spora ilość rozbitych modeli. Trochę więcej treningu, a na pewno w roku przyszłym zobaczymy walki znacznie ciekawsze.

Modele akrobacyjne, klasa równie licznie reprezentowana, były właściwie konkurencją bez historii. Jedyny zawodnik, który mimo słabego silnika wykonał 2/3 programu akrobacji, faktycznie zdeklasował przeciwników. Niestety, w tej klasie bez solidnego treningu nie na wiele można liczyć, o czym „naocznie" mogła przekonać się spora grupa zawodników startujących w akrobacji.

W klasie modeli wyścigu zespołowego zgłoszono trzy zespoły. Ze względu na przekroczenia regulaminowe konkurencja ta nie została zaliczona.

Sumując wrażenia i oceny można powiedzieć, że pierwsze tego typu zawody LOK były imprezą udaną i wiele dały, zwłaszcza tym NAJMŁODSZYM UCZESTNIKOM.

Modele redukcyjne

I —	Witold MARSZAŁKOWSKI, Olsztyn — Wilga 2P	528 pkt.
II —	Andrzej DUSZYŃSKI, Gdańsk — TU 2	506 „
III —	Eugeniusz MOSOR, Lublin — Zlin	406 „
IV —	Wiesław NASIADKO, Olsztyn — Tatra	387 „
V —	Marian ŁOZA, Lublin — Mustang	370 „

Startowało 39 zawodników.

Modele do walki powietrznej

I —	Jerzy ŻMIJEWSKI, Warszawa St.
II —	Andrzej KANIGOWSKI, Warszawa St.
III —	Kazimierz GRZYB, Katowice
IV —	Andrzej CIEŚLAK, Opole
V —	Eugeniusz MOSOR Lublin

Startowało 28 zawodników.

Modele akrobacyjne

I —	Andrzej SZYMCZAK, Wrocław	280,5 pkt.
II —	Andrzej CIEŚLAK, Opole	137,5 „
III —	Wincenty HOLONA, Katowice	117,5 „
IV —	Andrzej MICHTA, Kielce	117,5 „
V —	Władysław HERBUŚ, Kielce	114,0 „

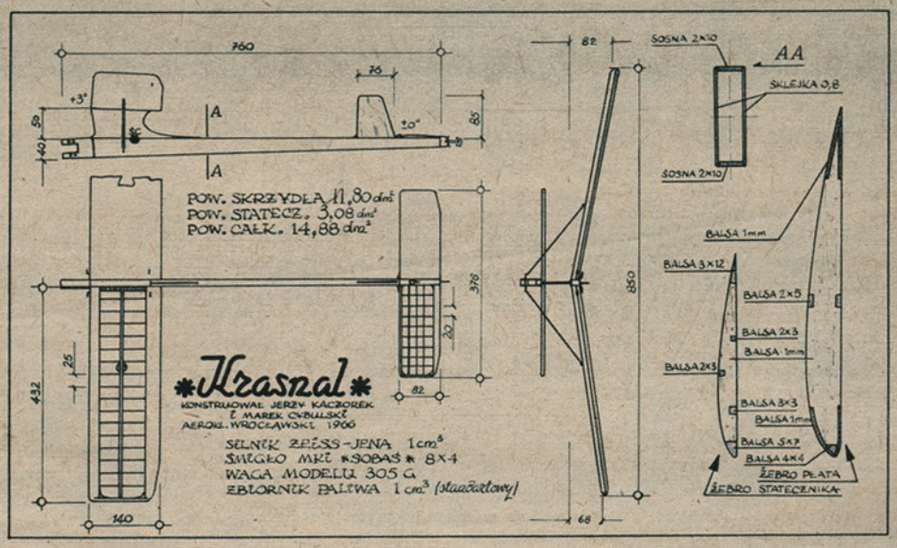
Startowało 24 zawodników.

WYNIKI ZESPOŁOWE

I —	ZW LOK LUBLIN	6379 pkt.
II —	ZW LOK WROCŁAW	5651 „
III —	ZW LOK OPOLE	5141 „
IV —	ZW LOK OLSZTYN	4994 „
V —	ZW LOK WARSZAWA	3243 „

Startowało 13 ekip.

I. S.



MODEL DLA JUNIORÓW

KONCEPCJA modelu sprecyzowała się po zbudowaniu na początku roku 1966 przez Romka Hazelmajera modelu „Kameleon" (opublikowanego w „SP" nr 9 z 1966 roku).

Modelem, który tak budową jak i sylwetką różni się od swego poprzednika, jest „Krasnal" — silnikówka o innych założeniach, trudniejsza w budowie, mimo iż posiada płaski profil w płatach i w stateczniku. Model został zaprojektowany tak, aby podczas pracy silnika osiągnął dużą wysokość. Podczas oblatywania modelu założenia zostały w pełni potwierdzone przez osiągnięte wyniki. Model przy 30-sekundowej pracy silnika osiąga wysokość około 180 — 200 metrów, co pozwala na loty po 140 sekund i dłużej. Przy termicznej pogodzie należy liczyć się z tym, że w przeciągu trzech minut możemy stracić model, gubiąc go na tle nieba.

Marek Cybulski — członek modelarni lotniczej przy Szkole Podstawowej nr 15 we Wrocławiu — współkonstruktor modelu, do budowy „Krasnala" użył materiałów krajowych i zagranicznych:

Kadłub modelu wykonano wyłącznie z materiałów krajowych — pilonik ze sklejki 3 mm umocowano w łożu lipowym, które od góry i z boku oklejone zostało listwami sosnowymi 2 x 10 x 700. Kadłub w części poza pilonem jest konstrukcją geodetyczną, gdzie rozpórki stanowią listwy lipowe 1 x 10. Cały kadłub okolejono obustronnie sklejką 0,8 mm. Łoże statecznika wysokości wykonane ze sklejki 1 mm i listwy sosnowej jako ogranicznika.

Statecznik kierunku wykonano z dwóch deseczek balsowych 2 mm, sklejonych do siebie słojami „na krzyż". Kadłub razem ze statecznikiem kierunku waży 140 G.

Płat wykonano jeko dzielony wyłącznie z balsy. Ciężar jednego skrzydła oklejonego wynosi 25 G.

Statecznik wysokości także balsowy: posiada 3 dźwigary i chyba nie nastręczy żadnych trudności konstrukcyjnych. Żebra cięte z bloczka balsowego mają grubość 1 mm. Statecznik oklejony papierem waży 10 G.

Napęd modelu stanowi silnik Zeiss-Jena o pojemności 1 cm³; śmigło nylonowe (204 x 102), standardowy nylonowy zbiornik o pojemności 1 cm³.

Ciężar całego modelu wynosi 305 G.

Regulacja: oś silnika przy montażu należy ustawić pod kątem 7°. W bok nie należy skręcać osi, wystarczy podnieść prawy płat o 14 mm więcej niż lewy, wówczas model ładnie krąży tak podczas pracy silnika jak i w locie szybowym.

JERZY KACZOREK

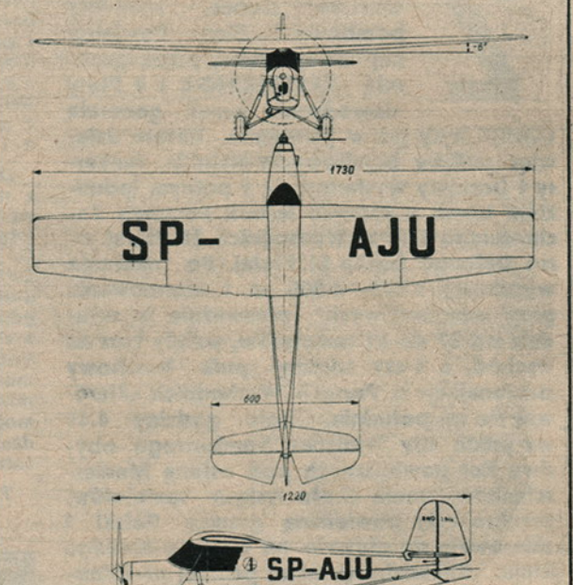
REKORDOWY RADIOMODEL

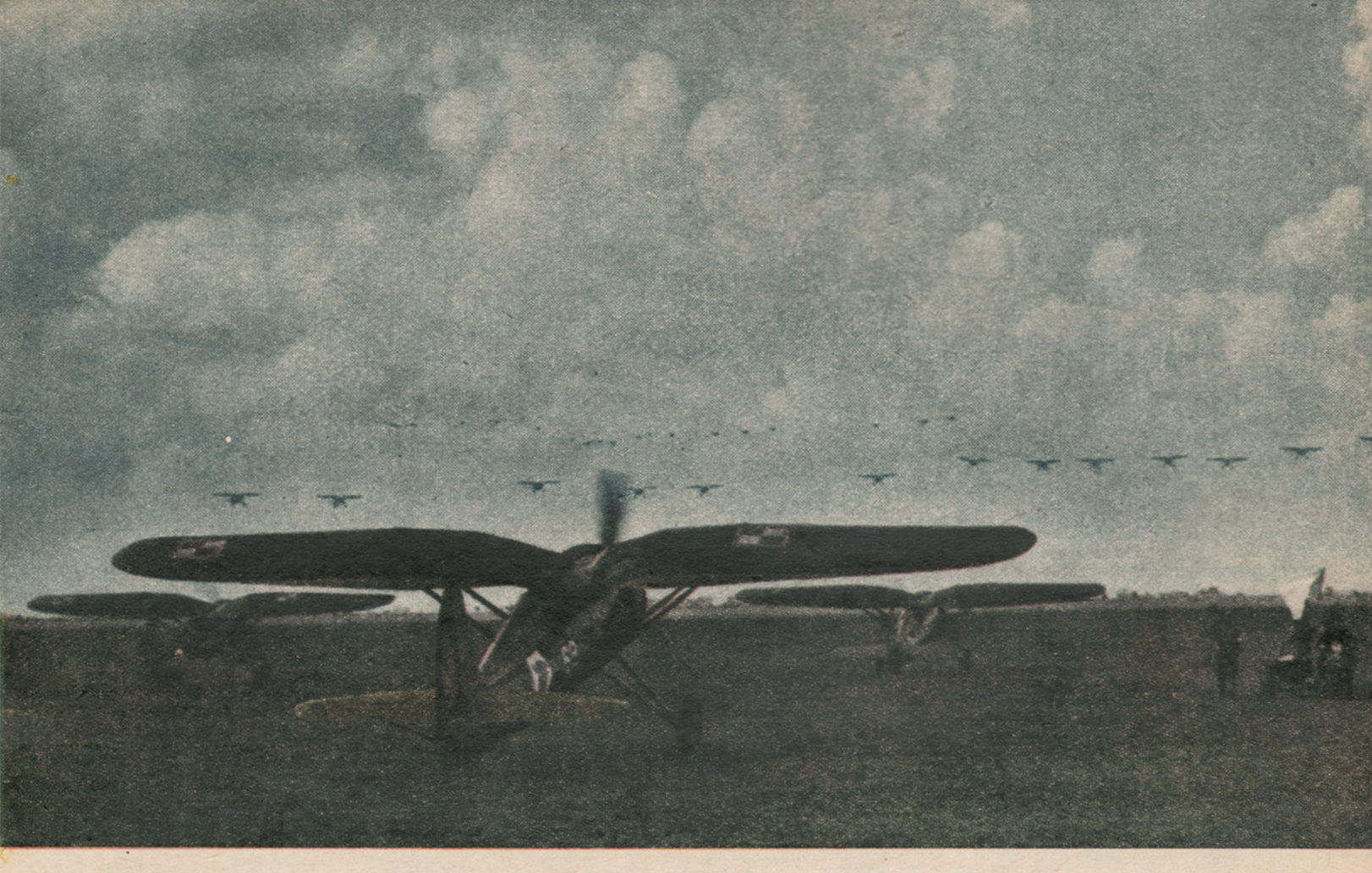
Nowe rekordy krajowe dla radiomodeli ustanowił na obozie treningowo-wyczynowym w Lisich Kątach inż. Wiesław Schier.

W dniu 27 lipca br. kierowany radiem model RWD-5 utrzymał się w powietrzu 55 minut 56 sekund. Model został zmuszony do lądowania z powodu zapadającego zmroku. Lądowanie modelu — 37 m od startu.

W dniu 29 lipca br. ten sam model, bez dodatkowego zbiornika, osiągnął wysokość 650 m.

Foto: Jan Michalski





PRZEDWCZESNY KOMUNIKAT

ZANIM 1 września 1939 roku wzeszło słońce, samoloty bombowe 1 Floty Powietrznej dowodzonej przez generała KESSELRINGA i 4 Floty dowodzonej przez generała LÖHRE były już w powietrzu. Razem dziewięć pułków bombowych. Heinkle, Junkersy i Dorniery wystartowały z pełnym ładunkiem bomb z różnych lotnisk Pomorza Zachodniego i Prus Wschodnich (1 Flota) oraz Dolnego Śląska (4 Flota). Po nabraniu wysokości 3 000—4 000 m i uformowaniu grup uderzeniowych, przeważnie w składzie od 27 do 81 samolotów, wzięły kurs na wschód, a 1-szy szkolny pułk bombowy stacjonujący w Prusach Wschodnich skierował się na południe. Około godziny 4.40 wszystkie siły lotnictwa bombowego obydwu flot powietrznych pod osłoną Messerschmitów, razem około tysiąca samolotów, przekroczyły powietrzną granicę Polski i skierowały się głównie na lotniska naszego kraju. Kilkadziesiąt minut później na lotniskach: Puck, Grudziądz, Toruń, Bydgoszcz, Poznań, Łódź, Małaszewicze, Kraków i Krosno oraz na kilku mniejszych lotniskach LOPP-u: Grodno, Moderówka, eksplodowały pierwsze bomby. Wybuchy tych bomb obwieściły światu początek drugiej wojny światowej. W godzinach popołudniowych Luftwaffe powtórzyła bombardowanie tych samych lotnisk, bombardując ponadto Okęcie.

Dnia 2 września bombowce niemieckie jeszcze raz powtórzyły bombardowanie prawie wszystkich lotnisk z dnia poprzedniego, jak również inne lotniska zaatakowano po raz pierwszy. Najsilniejsze naloty były wykonane na lotniska w Radomiu, Lwowie i Dęblinie.

Dnia 3 września główne siły lotnictwa bombowego uderzyły na fabryki lotnicze na Okęciu, w Mielcu, Lublinie i Białej Podlaskiej, ponadto powtórzyły bombardowanie Dęblina, Radomia, Małaszewicz i Lwowa, a także sięgnęły do Wilna i Lidy.

Jednocześnie z bombardowaniem obiektów lotniczych Luftwaffe bombardowała obiekty komunikacyjne, przemysłowe, administracyjne i przeszła później do bezpośredniego wsparcia lotniczego wojsk lądowych. Już wieczorem dnia 2 września radio goebbelsowskie podało komunikat, że lotnictwo polskie przestało istnieć.

Dowództwo hitlerowskie sądziło, że zgodnie z planem lotnictwo polskie zostało zniszczone na ziemi w wyniku kolejnych bombardowań lotnisk. Podobną opinię wyraża także gen. G. W. Feuchter w książce pt. „Geschichte des Luftkrieges", który pisze: „W pierwszych dwóch dniach siły polskiego lotnictwa zostały rozbite, gdyż większość samolotów została zniszczona na lotniskach (podkreślenie — Cz. G.). Pozostało zaledwie kilka maszyn myśliwskich i rozpoznawczych, które mimo poświęcenia w toku dalszej kampanii nie mogły wykonać żadnego uderzenia, wobec bardzo szybkiego zdobycia przez Luftwaffe absolutnego panowania w powietrzu".

Tyle komunikat radia niemieckiego i książka generała Feuchtera. A jak przedstawiała się rzeczywistość?

1 września o świcie, w chwili ataku Luftwaffe na polskie lotniska, nie było na nich ani jednego samolotu bojowego. Nie było ich również w następnych kolejnych nalotach wykonanych w ciągu 1, 2 i 3 września. W pierwszych trzech dniach wojny wskutek bombardowań Luftwaffe nie został zniszczony na ziemi ani jeden polski samolot bojowy. Co wobec tego bombardowali Niemcy? Gdzie było i co robiło polskie lotnictwo?

Zmasowane uderzenie Luftwaffe na polskie lotniska stanowiło podstawę niemieckiej doktryny lotniczej w walce o panowanie w powietrzu. Doktrynę tę wyraził oficjalnie szef sztabu Luftwaffe generał Werner, w swoim przemówieniu podczas otwarcia Akademii Lotniczej w Hanowerze już w listopadzie 1935 roku. Powiedział on wówczas m. in.: „Zadania jakie stawiamy przed siłami powietrznymi są ogromne i śmiałe. Dążymy do rozbicia sił powietrznych nieprzyjaciela na jego własnym terytorium przy pomocy naszych sił, zniszczenia jego baz i przemysłu lotniczego i jednocześnie zniszczenia sił zbrojnych na ziemi i w powietrzu...".

Doktryna ta była realizowana konsekwentnie z całą niemiecką dokładnością. Sztab niemiecki liczył, że zniszczy polskie lotnictwo w ciągu dwóch dni kolejnymi zmasowanymi uderzeniami na lotniska i w ten sposób zdobędzie absolutne panowanie w powietrzu, które zapewni mu całkowitą swobodę działań tak na ziemi jak i w powietrzu. W realizacji tego planu popełniono jednak zasadniczy błąd — nie uwzględniono możliwości wykonania manewru operacyjnego przez lotnictwo polskie. Uderzenia w ciągu pierwszych trzech dni kierowane były wyłącznie na stałe lotniska okresu pokojowego, zarówno jednostek bojowych jak i szkolnych. Osiągnięte rezultaty daleko odbiegały od oczekiwanych, co w sposób bardzo powściągliwy przyznaje oficjalne wydawnictwo naczelnego dowództwa sił zbrojnych (OKW) „Feldzug in Polen, Winter 1939/40", w którym czytamy: „nasze uderzenia (niemieckie — przyp. mój) nie wyłączyły zupełnie lotnictwa nieprzyjaciela z walki, tym niemniej zadały mu poważne straty i przepędziły je na małe lądowiska". Komunikat radiowy był widocznie wcześniej przygotowany i spiker odczytał go bez korekty zgodnie z planem wieczorem dnia 2 września.

Uderzenia na bazy lotnicze spowodowały wprawdzie dezorganizację zaopatrzenia i remontów, zniszczenie ośrodków szkoleniowych i pewnej ilości sprzętu lotniczego, stanowiącego potencjalną rezerwę dla uzupełnienia jednostek bojowych (np. w Małaszewiczach zniszczono kilka „Łosi"), nie zaważyły jednak na zdolności bojowej polskiego lotnictwa w pierwszych dniach wojny. Wyprowadzenie polskiego lotnictwa spod uderzenia Luftwaffe nie było jakimś „przepędzeniem na małe lądowiska", lecz planowym manewrem operacyjnym.

Zgodnie z planem operacyjnym użycia lotnictwa, w marcu 1939 roku nastąpił podział pułków lotniczych na jednostki będące w dyspozycji Naczelnego Wodza — tzw. lotnictwo dyspozycyjne oraz jednostki przydzielone do poszczególnych armii — tzw. lotnictwo armijne (stanowiło ono prawie 2/3 wszystkich sił lotnictwa).

Płk nawig. mgr

CZESŁAW GAGAJEK

Dnia 28 lipca 1939 roku sztab lotniczy przedstawił inspektorowi obrony powietrznej gen. Zającowi „ogólne wytyczne użycia lotnictwa", które zostały jednocześnie przesłane do przyszłych dowódców armii. Od 26 sierpnia rozpoczęło się zajmowanie lotnisk polowych przez oddziały obsługi naziemnej. Termin ten okazał się później nieco spóźniony, gdyż w wielu przypadkach do rozpoczęcia działań oddziały te nie zdążyły się w pełni rozwinąć i należycie przygotować lotnisko, co było przyczyną uszkodzenia kilku samolotów podczas lądowania.

W dniach 30 i 31 sierpnia wszystkie jednostki bojowe polskiego lotnictwa, z wyjątkiem 41 eskadry rozpoznawczej z Torunia i 56 eskadry obserwacyjnej z Lidy, przebazowały się zgodnie z planem operacyjnym na polowe lotniska operacyjne. Eskadra z Torunia, wchodząca w skład armii „Modlin", ze względu na złe warunki atmosferyczne panujące w dniu 31.8. przeleciała na wyznaczone lotnisko operacyjne ZDUNOWO koło Modlina o świcie 1 września, jeszcze przed uderzeniem Luftwaffe na toruńskie lotnisko. Eskadra z Lidy, wchodząca w skład armii „Karpaty", do wieczora 31.8. dotarła do Lwowa, skąd w godzinach rannych dnia 1.9., również przed bombardowaniem lwowskiego lotniska, przeleciała na lotnisko operacyjne MROWLA koło Rzeszowa.

Tak więc już od 1 września 1939 r. na stałych lotniskach okresu pokojowego nie było ani jednego samolotu bojowego.

W tym samym czasie kiedy Niemcy atakowali zawzięcie bazy lotnicze i ośrodki szkoleniowe, polskie samoloty podrywały się z rozproszonych po całym kraju lotnisk polowych do nierównej walki z najeźdźcą. Brygada pościgowa działając z lotnisk Zielonka i Poniatów w składzie dwóch dywizjonów myśliwskich z 1 pułku lotniczego Warszawa (na samolotach P-11) i jednej eskadry z 2 pułku lotniczego Kraków (na samolotach P-7) — razem 5 eskadr, 55 samolotów — rozpaczliwie i bohatersko broniła stolicy.

Już w pierwszym dniu wojny około godziny siódmej brygada wystartowała w pełnym składzie dla odparcia pierwszego nalotu około 100 samolotów nieprzyjaciela. Nieprzyjaciel rozproszył się i nie dotarł do stolicy. Nieliczne bomby w granicach Warszawy spadły po raz pierwszy dopiero około godziny piątej po południu. Również i tym razem przeciwdziałanie brygady pościgowej uniemożliwiło wykonanie planowanego uderzenia bombowego na stolicę. W pierwszym dniu brygada zestrzeliła 14 samolotów nieprzyjaciela. Wysiłek ten okupiła jednak poważnymi stratami. Dziesięć samolotów zostało całkowicie zniszczonych, a 14 poważnie uszkodzonych i niezdatnych do walki w dniu następnym.

Nie załamało to brygady, która śmiało startowała do walki z wrogiem przeważającym pod każdym względem z wyjątkiem odwagi, poświęcenia i umiejętności latania. Do końca działań brygada zestrzeliła 45 samolotów nieprzyjaciela. Straty własne wyniosły 54 samoloty. Żaden z tych samolotów nie został zniszczony na lotniskach w wyniku bombardowań. Brygada stosowała ciągły manewr lotniskowy. 3 września dywizjony zmieniają bazowanie, przechodzą na lotniska Zaborów i Radzików (na zachód od Warszawy), skąd działały do 6 września, tj. do wycofania brygady z rejonu Warszawy w rejon Lublina.

Straty ponoszone w działaniach były częściowo uzupełniane (głównie przez włączenie do brygady resztek samolotów z rozbitych dywizjonów myśliwskich lotnictwa armijnego), tak, że ostatecznie w dniu 17 września granicę rumuńską przekroczyło jeszcze ponad 30 samolotów myśliwskich z brygady pościgowej.

Pozostałe siły lotnictwa myśliwskiego (5 dywizjonów, 106 samolotów) weszły w skład pięciu armii lądowych (Armia „Karpaty" i samodzielna grupa operacyjna „Narew" nie otrzymały lotnictwa myśliwskiego). Wszystkie eskadry w dniu 1 września znajdowały się na lotniskach polowych, położonych w strefie operacyjnej poszczególnych armii. Podobnie jak eskadry brygady pościgowej, poderwały się one w powietrze do walki z przeważającymi siłami wroga. Piloci dywizjonów armijnych zestrzelili 81 samolotów nieprzyjaciela. Dywizjony musiały walczyć nie tylko z nieprzyjacielem w powietrzu, ale szybkie natarcie wojsk niemieckich już od pierwszego dnia zagrażało lotniskom operacyjnym, które trzeba było szybko opuszczać i wycofywać się w głąb kurczącego się gwałtownie kraju. Oddziały obsługi naziemnej nie nadążały po prostu z przygotowywaniem lotnisk do przyjęcia samolotów. Lotnisk było coraz mniej, a te, które przydzielano niejednokrotnie dywizjonom armijnym, praktycznie wyłączały lotnictwo z działań na korzyść swoich armii, ze względu na duże oddalenia od rejonu działań. Tak np. dywizjon myśliwski armii „Kraków" już 3 września wycofał się na lotnisko Podlodów (na wschód od Dęblina), a dowódcy lotnictwa armii „Karpaty", gdy ten zwrócił się do Sztabu Lotnictwa Naczelnego Wodza o przydział nowego lotniska na tyłach armii wobec konieczności wycofania się, zaproponowano lotnisko Żeludek nad Niemnem.

Straty dywizjonów armijnych były duże. Zostały one poważnie rozbite już w pierwszym tygodniu działań. Faktycznie dywizjony myśliwskie działały w składzie poszczególnych armii do 6—7 września. Niedobitki włączone zostały do brygady pościgowej. Wyjątek stanowił dywizjon 3 pułku lotniczego, który został i działał w składzie armii „Poznań" do 17 września. W okresie działań w składzie armii dywizjony myśliwskie straciły 60 samolotów, z tego tylko 2/3 na skutek działań nieprzyjaciela. Pozostałe 20 samolotów zostało rozbitych przy starcie lub lądowaniu wskutek błędów pilotażu i innych przyczyn i aż 8 samolotów zostało zestrzelonych przez własne środki obrony przeciwlotniczej. Należy zwrócić uwagę, że ze strat zadanych przez nieprzyjaciela tylko 2 samoloty zostały zniszczone na ziemi na lotnisku. Z dywizjonów myśliwskich lotnictwa armijnego ewakuowało się do Rumunii 10 samolotów.

Jeśli chodzi o pozostałe rodzaje lotnictwa, to bardzo duże straty poniosły samoloty „Karasie". Do 14 września zostały zniszczone wszystkie „Karasie", działające w brygadzie bombowej jako samoloty bombowe, a działające w lotnictwie armijnym jako samoloty rozpoznawcze, straciły do końca działań ponad 90% stanu wyjściowego. Do Rumunii ewakuowano 12 samolotów. Z ogólnej ilości strat zaledwie 1/8 poniesiona została na ziemi wskutek bombardowań i ostrzeliwań oraz rozbicia samolotów przy starcie lub lądowaniu z powodu uszkodzenia lotnisk przez nieprzyjaciela.

Pierwszy atak na lotnisko operacyjne, na którym bazowała jednostka bojowa, wykonała Luftwaffe dopiero 4 września. W dniu tym dwukrotnie było bombardowane lotnisko Dzierżanów (zach. Łódź), na które przeniósł się z Ułęża X dywizjon bombowy „Łosi". Zniszczone zostały jednak tylko 2 samoloty, co stanowiło zaledwie 8% strat poniesionych w ciągu całych działań. (Później „Łosie" nie były już atakowane na lotniskach). Do Rumunii ewakuowano 19 „Łosi".

Jak wynika z dokonanego krótkiego przeglądu, tylko nieznaczny procent samolotów bojowych, około 6% łącznie z lotnictwem obserwacyjnym, zniszczony został na lotniskach. Komunikat radia berlińskiego z dnia 2 września 1939 roku był przedwczesny. Polskie samoloty startowały do walki z najeźdźcą. Piloci nie zwracali uwagi na to, że jest to często start „samobójczy", że z zadania nie ma szans powrotu, gdyż nie dawał im ich nawet spadochron. Wróg był barbarzyński. Strzelał całymi seriami do bezbronnie wiszącego na spadochronie pilota. Doświadczyło tego wielu polskich pilotów.

Polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej nie zmogły bombardowania lotnisk, lecz zmogła ogólna słabość i bezradność lotnictwa wobec dziesięciokrotnej przewagi liczebnej wroga, znacznej przewagi technicznej sprzętu oraz błędów w operacyjnym planie użycia lotnictwa, braku zgrania i współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami wojsk (środki obrony plot zestrzeliły w ciągu całej kampanii około 30 własnych samolotów), braku dostatecznej ilości lotnisk, zwłaszcza dla lotnictwa bombowego i wielu innych niedociągnięć związanych z zabezpieczeniem działań lotnictwa (łączność, sieć wykrywania powietrznego i dowodzenia, wykorzystanie rezerw itp.).

TADEUSZ MALINOWSKI

LIST Z POLA WALKI

Mamo
wybacz ten nagły list
ale wiem
że piszę ostatni raz
Mój wykres życia dwudziestu trzech lat
łamaną linią sięga w śmierć
już werbel wali w skroni
głuchą pieśń
słabnie puls
tylko oczy dowódcy eskadry
przepełnione po brzegi zemstą
i Twój wzrok z fotografii
łagodzą ból i żal.

Było nas czterech
słońce za nami
a ich dwunastu
Nasze P—jedenastki nie ustępowały
w okrutnej walce z czarnymi krzyżami
Zestrzeliłem dwóch
ogień i dym zasłonił kabinę.

Gdy mój spadochron
załopotał na wietrze
jak flaga bezbronna
wtedy nadlecieli
i
plunęli ogniem w twarz.
Ale po co
po co o tym wszystkim pisać
patos ktoś powie
Mamo
ja wiem
lecz to patos pożegnalny.

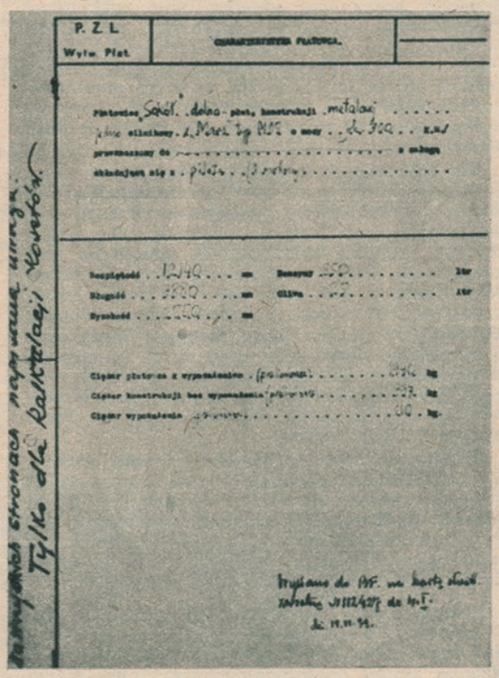
Tylko
dzisiaj nadany
order Virtuti
i połową odznakę pilota z piersi
chcę Ci odesłać
to jedyny skarb jaki mam
w testamencie zapisuję
długo salutuję
i żegnam.

Gdy drży w mojej ręce
Twoja fotografia
wiatr łzy w przestrzeń rozwiewa
i studzi gorączkę
podmuch startujących Pezeteli.

Materiały publikowane po raz pierwszy – prawa przedruku zastrzeżone

Jaki był PZL-45 „SOKÓŁ"?

NAJWIĘKSZE zainteresowanie wśród Czytelników naszego działu wzbudzają konstrukcje lotnicze samolotów bojowych z okresu poprzedzającego bezpośrednio wybuch II wojny światowej. Niektóre z nich są dość dobrze znane. Inne otoczone są jeszcze mgiełką tajemnicy, a wiadomości o nich zamieszczane w różnych publikacjach są nie tylko mało dokładne, ale w niektórych przypadkach wręcz nieprawdziwe. Do takich wciąż jeszcze tajemniczych konstrukcji należy budowany tuż przed wojną lekki 1-miejscowy samolot myśliwski konstrukcji metalowej PZL-45 „Sokół". O samolocie tym pisano lub wspominano wielokrotnie, jednak większość informacji jest niezbyt dokładna. Niedawno natrafiłem dość przypadkowo na część źródłowych materiałów dotyczących „Sokoła". Oto one.



Wstępne prace badawcze nad tym samolotem rozpoczęto już przed 1937 r. Jego konstruktorem był inż. K. Korsak. Rozważano wtedy kilka wersji, najpierw z silnikami rzędowymi, w tym: jeden wariant z silnikiem „Ranger" (z możliwością zamiany na silnik „Foka") i stałym podwoziem. Drugi wariant z silnikiem „Foka" i podwoziem stałym oraz trzeci wariant z tymże silnikiem i podwoziem wciąganym. Z rozważań teoretycznych wynikało, że przy wariancie pierwszym (z silnikiem „Ranger" o mocy 420 KM) prędkość obliczeniowa miała wynosić 420 km/h na wysokości 1 000 m. Rozważano także zastosowanie w tym wariancie silnika „Ranger" o większej mocy (500 KM). W tym przypadku teoretyczna prędkość maksymalna miała wynosić 480 km/h (na wysokości 3 000 m). W obu przypadkach brano pod uwagę zastosowanie śmigieł drewnianych dwułopatowych.

W dalszych studiach teoretycznych rozważano możliwość zastosowania silnika gwiazdowego Gnome-Rhone „Mars" 14MO5 o mocy około 700 KM. Jeszcze na początku 1938 r. przeprowadzono porównania teoretyczne samolotów wyposażonych w silnik „Ranger" 450 KM lub „Mars" 680 KM.

We wrześniu 1937 r. w Warszawskim Instytucie Aerodynamicznym przeprowadzono pomiary tunelowe z dwoma płatami modelowymi. Oba płaty różniły się między sobą tylko profilami: płat „A" miał profil nr 864, płat „B" profil nr 865. Rozpiętość modelowych płatów — 1,56 m, głębokość — 0,336 m, wydłużenie — 5,9.

W listopadzie 1938 r. prace konstrukcyjne były już na tyle zaawansowane, że opracowano wykaz grup i podgrup produkcyjnych dla prototypu oznaczonego PZL-45 I, wg którego zbudowano makietę naturalnej wielkości (była ona gotowa w styczniu 1939 r.). Potem przystąpiono do budowy dwóch prototypów. Wg wykazu grup i podgrup produkcyjnych „Sokół" był opracowany następująco: kadłub miał stanowić jedną całość z centropłatem, w którym miały znajdować się konsole do zawieszenia podwozia oraz skrzydłowych karabinów maszynowych wraz z prowadnicami dla naboi oraz uchwytami do skrzynek amunicyjnych i zbiorników. Skrzydło środkowe miało być ewentualnie wyposażone w klapę.

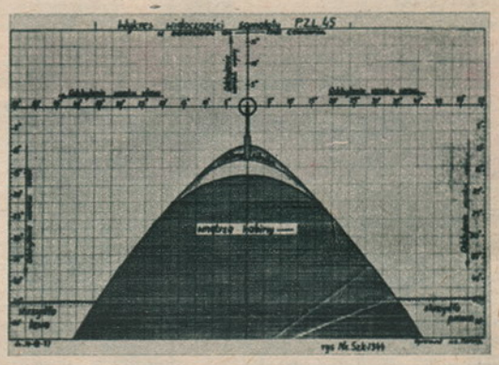
Oszklona osłona kabiny pilota miała się składać z trzech części, z czego część środkowa miała być przesuwana. Podwozie w pierwszym prototypie — stałe z amortyzatorami i widełkowymi goleniami, miało posiadać osłony. Hamulce kół — pneumatyczne. Kółko ogonowe. Skrzydła zewnętrzne, oprócz lotek, miały także klapy. Usterzenie normalne — pojedyncze. Ster wysokości wyposażony w klapki Flettnera. Silnik zawieszony na łożu przed przegrodą przeciwogniową. Osłona silnika pierścieniowa z klapami regulowanymi i deflektorami. Śmigło przestawialne, dwułopatowe.

Uzbrojenie „Sokoła" miało się składać z 4 karabinów maszynowych polskiej produkcji wz. 36 (po dwa w kadłubie i w skrzydłach). Karabiny kadłubowe wyposażone w synchronizator Szala IS-2. Celownik pilota — przeziernikowy. Liczniki strzałów.

Do łączności z ziemią przewidywano zabudowę radiostacji „Irka" firmy Walter.

Silnik, który ostatecznie miano zabudować w prototypie, miał pochodzić z zakupionych 50 egzemplarzy przeznaczonych dla serii produkowanych samolotów łącznikowych LWS „Mewa". Silniki te miały być wg umowy dostarczone w pierwszej połowie września 1939 r. W zasadzie znajdowały się one w kraju już w czerwcu, lecz niezupełnie kompletne. Brakujące części miały być dostarczone w następnej partii transportowej.

Silnik Gnome-Rhone 14MO5 (lewoobrotowy) miał następujące dane. Moc normalna — 660 KM przy 2 850 obr./min. na wysokości 3 650 m. Moc maksymalna (przeliczeniowa) 730 KM przy 3 135 obr./min. na wysokości 3 500 m. Był to silnik 14-cylindrowy w układzie podwójnej gwiazdy. Średnica cylindra — 122 mm, skok tłoka — 116 mm, pojemność skokowa — 19 l. Sprężarka o przekładni 8,24 : 1. Gaźnik — „Branzavia" 110 L2 z automatyczną poprawką wysokościową.

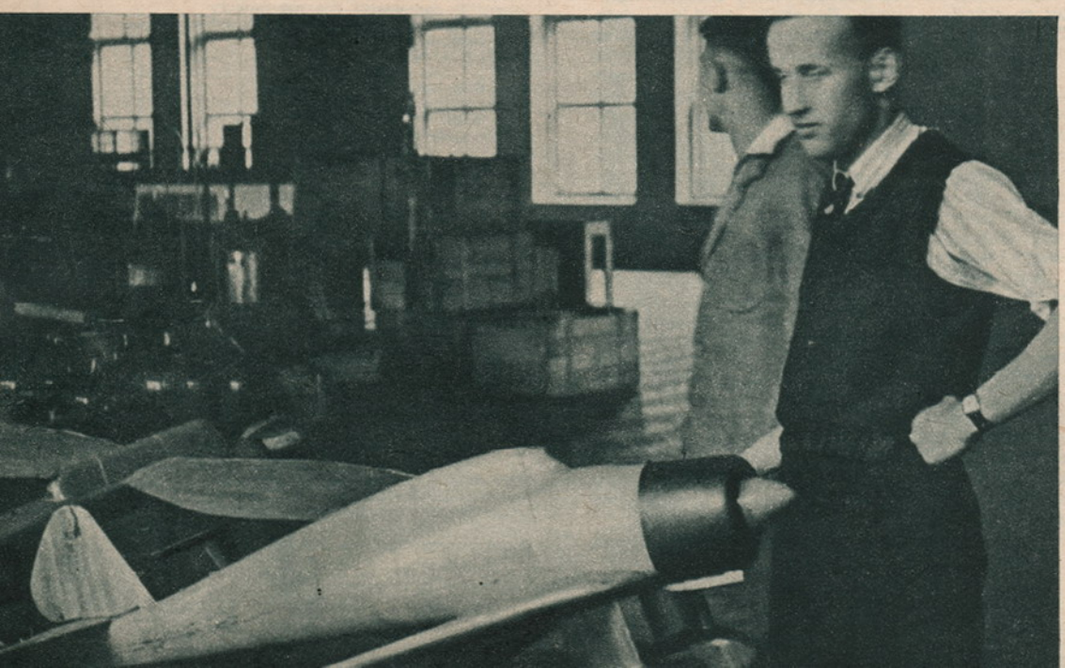


Fotokopie oryginalnych dokumentów dotyczących samolotu PZL-45 „Sokół". U góry — fragment charakterystyki płatowca. Powyżej: wykres widoczności z kabiny pilota. Poniżej — wykres zwrotności samolotu z różnymi silnikami.

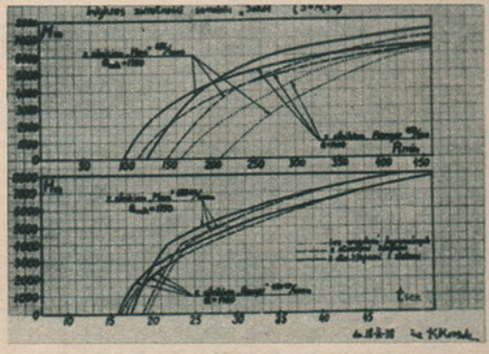
Dane samolotu PZL-45 „Sokół" (z 18 czerwca 1939 r.) z silnikiem „Mars": rozpiętość — 12,14 m, długość — 7,88 m, wysokość — 2,55 m, pow. nośna — 14,3 m², ciężar płatowca z wyposażeniem — 1 940 kG, ciężar własny — 797 kG, zapas paliwa — 350 l, oleju — 25 l.

Na wykonanie płatowca przewidywano około 4 000 roboczogodzin. Drugi prototyp prawdopodobnie miał mieć wciągane podwozie, lecz na ten temat brak dokładniejszych danych.

LESZEK KOMUDA



Modele tunelowe Warszawskiego Instytutu Aerodynamicznego. Na pierwszym planie model prawdopodobnie samolotu PZL-45 „Sokół". Zdjęcie wykonane w okresie okupacji hitlerowskiej przez L. Gąszewskiego



DO i OD REDAKTORA

Drodzy przyjaciele!

Z zainteresowaniem przeczytałem list Waszego czytelnika mgra inż. Stefana Pągowskiego, opublikowany w „SP" nr 6/66 w rubryce „Do i od redaktora" pod tytułem „Wozy transportowe w South Cerney". Ponieważ krytykowany przegląd wozów transportowych przygotowywałem dla Waszej redakcji niezbędne jest wyjaśnienie, że nie popełniłem pomyłki. Nie wiem na jakich faktach opiera się twierdzenie mgra inż. S. Pągowskiego. Jeśli chodzi o mój artykuł to przygotowałem go na podstawie bardzo obszernego materiału faktograficznego i fotograficznego, który zdobyłem w South Cerney w ciągu niemal trzytygodniowego pobytu. Wobec takiej dużej liczby szybowców, które startowały na X SMS, było rzeczą oczywistą stworzenie jakiejś klasyfikacji, abym mógł łatwiej orientować się przy uzyskiwaniu poszczególnych danych i ich opracowaniu. Podstawą tej klasyfikacji stała się odnia na dzień następny — w których uwzględniałem już przygotowane dane i ustalałem zadania na cały dzień. Ponieważ numery startowe nie zmieniały się w czasie mistrzostw błąd jest tu wykluczony. O ile chodzi o wozy transportowe to poświęciłem ich dokładnemu przeglądowi wspólnie z naszym delegatem na kongres OSTIV-u, konstruktorem inż. Jirim Matejckem, jedno wolne popołudnie, które przeciągnęło się do późnej nocy. Dzięki jego wysokim kwalifikacjom zawodowym mogłem wyjaśnić szereg problemów konstrukcyjnych. A ta „metalowa rura o kształcie przekręconej elipsy" dała nam nieco do zastanowienia się.

Jeśli więc wóz, który jak twierdzi mgr inż. S. Pągowski, był wozem transportowym dla „Ka-6" i posiadał numer startowy 24, to wobec tego ten sam numer należał również do zawodnika. Był nim Duńczyk H. W. Jensen, który latał na szybowcu Libelle-Hüter. To sprawa znana ze wszystkich dokumentów oficjalnych. Ostatecznie nasz zespół był zakwaterowany w South Cerney wspólnie z zespołem duńskim. Mieliśmy więc okazję — choćby nawet nieoficjalną — to i owo ustalić.

W punkcie drugim mgr inż. S. Pągowski pisze, że na zdjęciu nie chodzi o wóz dla „Skylarka 4" (Anglia) ale dla „Skylarka 4" (Australia). Wprawdzie ma formalnie rację, bo numer startowy 16 miał zawodnik australijski D. Reid, co widać na zdjęciu, ale w przeglądzie nie chodziło przecież o przynależność zawodnika ale o producenta wozu. Transportowy wóz na zdjęciu jest przeznaczony dla szybowca „Skylark 4" a jego autorem jest angielski producent (dlatego Anglia a nie Australia).

W punkcie trzecim mgr inż. S. Pągowski zarzuca mi, że podaję błędnie przy nowozelandzkich wozach transportowych typy szybowców. Jego zdaniem nie chodzi o „Olimpię 460" ale „465". Dla wyjaśnienia wystarczy znów lista startowa. Na zdjęciu znajduje się wóz z numerem 66, który należał do nowozelandzkiego zawodnika A. R. Camerona a ten startował na szybowcu „Olimpia 460". Na szybowcu „Olimpia 465" startował brytyjski zawodnik A. J. Deane — Drummond, który posiadał numer startowy 54. Ostatecznie między tymi dwoma typami jest bardzo nieznaczna różnica o czym zgodnie pisze wiele źródeł zagranicznych. Podobnie należy odpowiedzieć na ostatni zarzut (wóz dla „SHK-1" a nie dla argentyńskiego „Ka-6").

Sądzę, że te wyjaśnienia są wystarczające dla mgra inż. S. Pągowskiego i Czytelników polskich. O ile mgr inż. S. Pągowski posiada podstawy do innych stwierdzeń, chętnie je skonfrontuję z moimi.

Z przyjacielskim pozdrowieniem

JÓZEF FRYBA

„Letectvi + kosmonautika" Praha

PROSTUJĘ SPROSTOWANIE

ficjalna lista startowa, na której opierałem się przy realizacji zadań, które postawiłem sobie przed rozpoczęciem mistrzostw. A więc oprócz zarejestrowania przebiegu poszczególnych konkurencji i interesujących wydarzeń z nimi związanych, co było sprawą najważniejszą, postanowiłem sfotografować: 1. wszystkie wozy transportowe i 3. wszystkich zawodników. Pierwszy punkt wykonałem w 100%, drugi w około 80 — 90%, a nie udało mi się w pełni wywiązać z punktu trzeciego. W South Cerney nie występowałem jako korespondent, ale przede wszystkim jako członek drużyny, w której zmuszony byłem wykonywać zasadnicze obowiązki pomocnika.

Ale wróćmy do listy startowej. Jest rzeczą ogólnie znaną, że na listach startowych podaje się numer startowy, nazwisko pilota, przynależność państwową, szybowiec i ewentualnie numer rejestracyjny. Znając przysłowiową dokładność Anglików błąd jest tu wykluczony. Listę tę odwróciłem nieco na opak: złożyłem ją według poszczególnych typów szybowców a następnie uwzględniłem ich numer startowy, państwo, nazwisko zawodnika, wozy transportowe. Ze względu na to, że numerem startowym oznaczony był nie tylko zawodnik na wszystkich oficjalnych dokumentach, ale i jego szybowiec (usterzenie ogonowe, skrzydło i nos, wóz transportowy) a u większości i samochód, miałem zwielokrotnioną możliwość kontroli. Właściwie wystarczyło tylko brać pod uwagę numer startowy, według którego było najłatwiej orientować się. Podobnie postępowałem przy opracowywaniu harmonogramów dziennych — zawsze poprzedniego

POCZTA LOTNICZA

SZKOLENIE, NAUKA, PRACA

Stanisław Majewski — Paprotno, pow. Gryfice, Stanisław Kurpiś — Kleszczowa, pow. Olkusz, Jan Rajczakowski — Mierewin, pow. Bolesławiec Śl., Marek Bartnicki — Gdańsk Oliwa, Józef Majewski — Warszawa, Jan Michaluk — Romanówka, pow. Siemiatycze. Odpowiadamy na pytania zawarte w listach wymienionych tu naszych czytelników.

— W sprawie wznowienia latania należy zwrócić się do najbliższego aeroklubu z prośbą (podaniem) o przyjęcie na członka aeroklubu i określonej sekcji. Podobnie postępują ci, którzy pragną dopiero rozpocząć szkolenie lotnicze. Oczywiście w jednym i drugim przypadku obowiązują badania lotniczo - lekarskie na które skierowanie wydaje aeroklub. Innej możliwości, poza aeroklubami, rozpoczęcia czy wznowienia latania nie ma. Przypominamy też, że również przyszli piloci lotnictwa komunikacyjnego, sanitarnego, gospodarczego i wojskowego pierwsze kroki na lotniczej drodze stawiać muszą w aeroklubach.

W przypadku braku odpowiedzi na list ze strony aeroklubu należy napisać ponownie lub skontaktować się bezpośrednio.

— Zawód machanika lotniczego zdobyć można w czasie odbywania długoterminowej ochotniczej służby wojskowej oraz w Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych dla żołnierzy zasadniczej służby zawodowej. Także w jednej ze szkół istniejących przy poszczególnych Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego. Ponadto w Lotniczych Zakładach Naukowych — Wrocław Psie Pole, ul. Kielcowska 43—53. W tej ostatniej szkole można również zdobyć zawód technika lotniczego.

Dokładnych informacji o możliwościach zdobycia zawodu lotniczego w wojsku udzielają wszystkie komendy WKR lub WKW, do których należy się zwracać w tych sprawach. Jeśli chodzi o wymienione tu szkoły cywilne to informacji o warunkach nauki udzielają one same.

— O pracę w instytucji lotniczej „bezpośrednio przy samolotach", szczególnie jeśli nie posiada się odpowiednich kwalifikacji fachowych jest bardzo trudno. Praktycznie nawet jest to niemożliwe. W każdym razie w tego rodzaju sprawach zwracać się należy bezpośrednio do danej instytucji. „Skrzydlata" nic tu nie może pomóc.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jerzy Gryc — Białystok 7, ul. Zaścianska 23/1, m. 1 odstąpi następujące czasopisma lotnicze: „Skrzydlata Polska" — wiele pojedyńczych numerów z lat 1945 — 1964; „Skrzydła i Motor" — pojedyńcze numery z lat 1946 — 1953; „Wojskowy Przegląd Lotniczy" — numery z lat 1960 — 1961. Także — kilka książek o tematyce lotniczej. Zainteresowanym na życzenie wysyła wykaz posiadanych czasopism i książek.

Wojciech Sójka — Kraków 14, ul. Potiebni 8/3 poszukuje książki Makuli, Skrzydlewskiego, Wielgusa „Przeloty szybowcowe", wydanej w roku 1953.

Stanisław Kręcichwost — Złotna, pow. Żywiec. Na rynku księgarskim nie ma w tej chwili książki poświęconej konstrukcji i zasadom działania poduszkowców. Książka o poduszkowcach jest natomiast przygotowywana przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności i powinna się wkrótce znaleźć w sprzedaży. Tymczasem odsyłamy do roczników „Skrzydlatej", w której pisaliśmy trochę o poduszkowcach. Artykuły poświęcone tego rodzaju pojazdom będziemy jeszcze drukować i to w niedługim czasie.

LOGOGRYF

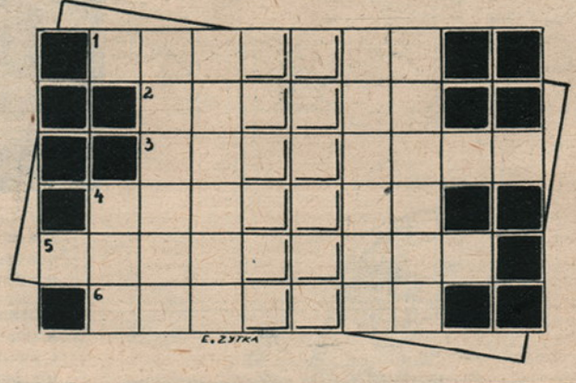
Odgadnąć znaczenie wyrazów według poniższych określeń i wpisać je do poziomych rzędów figury. Litery, które znajdą się w zaznaczonych polach (po dwie w każdym wyrazie), czytane kolejno rzędami poziomymi, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — linie lotnicze Finlandii; 2 — Centrum Szybowcowe w Polsce; 3 — można na nich zdobywać złote odznaki z trzema diamentami (l. mn.); 4 — decyduje o przyjęciu kandydata na szkolenie lotnicze; 5 — imię inż. Żurakowskiego, współkonstruktora samolotu PZL-104 „Wilga", wyróżnionego w konkursie „Mistrz Techniki — Warszawa 1965"; 6 — planeta układu słonecznego, znajdująca się najbliżej słońca.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 11 września br. rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Logogryf".



KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **A. Skarbiński, W. Stafiej, PROJEKTOWANIE I KONSTRUKCJA SZYBOWCÓW. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, str. 363, zł 45.**

Bogate doświadczenia zdobyte w okresie powojennym przez Szybowcowy Zakład Doświadczalny — ośrodek, który jest współtwórcą wspaniałych sukcesów polskich szybowników na arenie światowej, zostały zebrane i przedstawione czytelnikowi przez autorów — spośród tego grona konstruktorów — w formie przewodnika dla inżynierów i studentów, wykonujących prace z zakresu budowy szybowców.

Książka zawiera również bogaty i oryginalny materiał ilustracyjny oparty na aktualnie latającym sprzęcie szybowcowym, który z pewnością zainteresuje licznych amatorów lotnictwa szybowcowego.

● **T. Uszyński, POLSKIE PRAWO LOTNICZE Z KOMENTARZEM. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, str. 142, zł 15.**

Książka zawiera tekst ustawy z dnia 31 maja 1965 r zatytułowanej „Prawo lotnicze" (Dz. U. nr 32, poz. 153). Poszczególne artykuły ustawy są zaopatrzone w wyjaśniające komentarze. Książka stanowi przegląd całokształtu przepisów i zasad obowiązujących obecnie w dziedzinie polskiego lotnictwa cywilnego. Przeznaczona jest dla personelu lotnictwa cywilnego i wojskowego.

● **Józef Zieleziński — OBSŁUGA SAMOLOTÓW SPORTOWYCH, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1962. str. 371, cena 28 zł.**

Praca omawia typowe niedomagania w pracy zespołów samolotów sportowych oraz zużycie i uszkodzenie ważniejszych części płatowca, silnika i osprzętu.

● **Kazimierz Albin — SZYBOWNICTWO NA ŚWIECIE, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, str. 462, cena 35 zł.**

Książka jest interesującym przeglądem konstrukcji szybowcowych świata.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

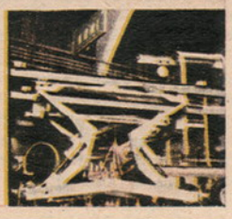
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 6567 M-89

RAKIETA PO ŚWIECIE

KARUZELA FABRYCZNA



WYSTAWA W TURYNIE

Z okazji 6 Międzynarodowego Kongresu Stowarzyszenia Cywilnych Portów Lotniczych zorganizowano w Turynie (Włochy) międzynarodowy salon wyposażenia lotniskowego z udziałem 118 wystawców. Na zdjęciach kilka ciekawszych eksponatów.

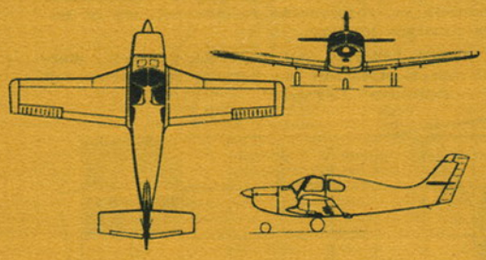
Wyżej: Lotniskowy wóz strażacki z armatkami gaśniczymi.

Z lewej: Trzy typy nowoczesnych lotniskowych podnośników samobieżnych.

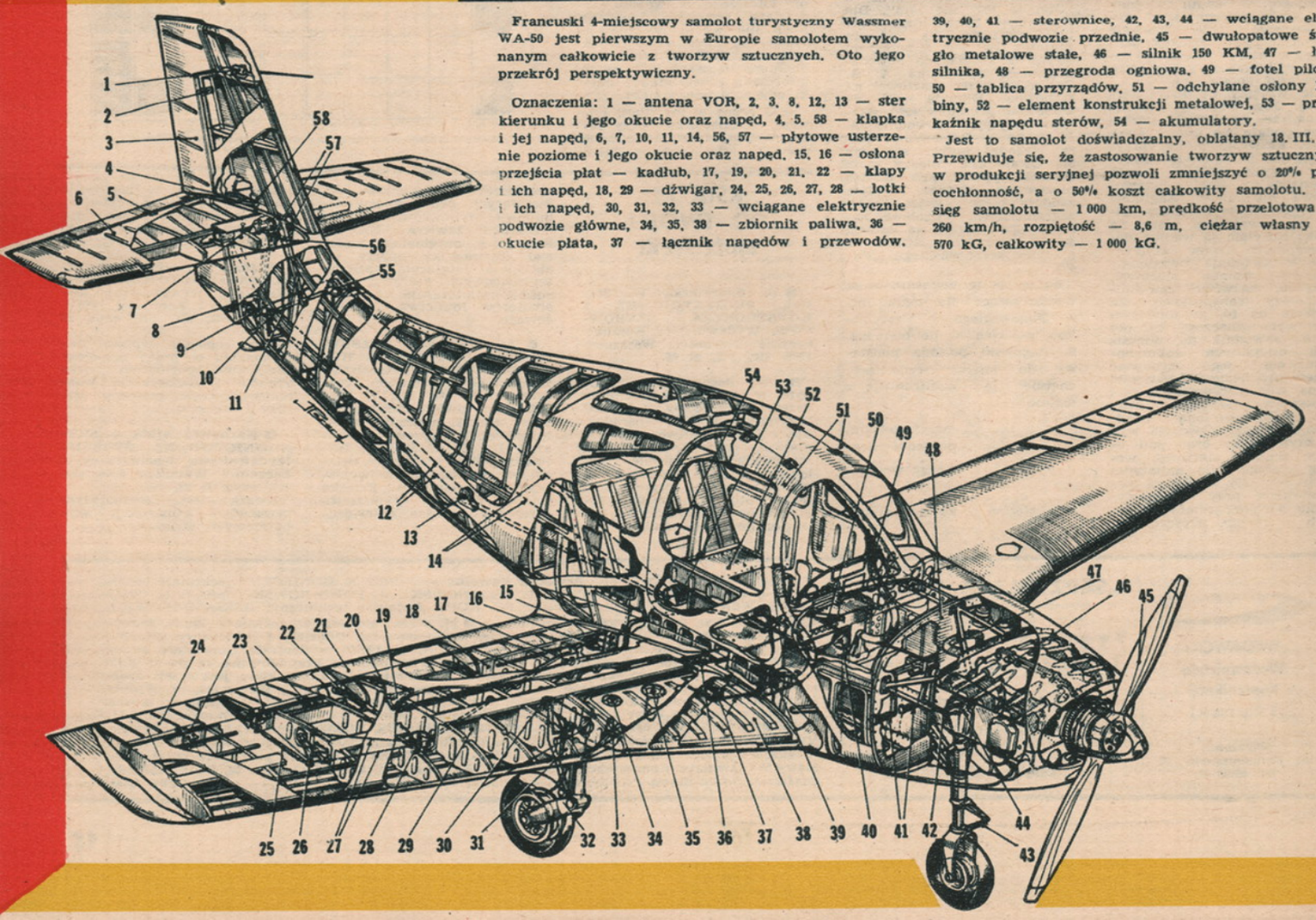
W zakładach Piper w Vero Beach uruchomiono obrotowe stoisko produkcyjne o średnicy 34,25 m, mogące jednocześnie obsługiwać do 9 samolotów „Cherokee". W ten sposób samoloty są kolejno przesuwane przez 3 komory malarskie (podkładową, zasadniczą i wykończeniową), a następnie poprzez suszarnię do magazynu wyrobów gotowych. Pozwoliło to zmniejszyć liczbę czynności technologicznych podczas malowania z 18 do 10 oraz skrócić okres prac wykończeniowych przy każdym samolocie z 2,5 dnia do 6 h. Jest to największe tego rodzaju urządzenie w świecie.

HA-300

Pierwsze zdjęcie pokazujące w powietrzu najnowszy samolot myśliwski Zjednoczonej Republiki Arabskiej HA-300 o prędkości M = 2. Silnik turobodrzutowy E-300 o ciągu 5 000 kG również zbudowany w ZRA. Produkcja seryjna — w 1967 r.



SAMOLOT z PLASTYKU WASSMER WA-50



Francuski 4-miejscowy samolot turystyczny Wassmer WA-50 jest pierwszym w Europie samolotem wykonanym całkowicie z tworzyw sztucznych. Oto jego przekrój perspektywiczny.

Oznaczenia: 1 — antena VOR, 2, 3, 8, 12, 13 — ster kierunku i jego okucie oraz napęd, 4, 5, 58 — klapka i jej napęd, 6, 7, 10, 11, 14, 56, 57 — płytowe usterzenie poziome i jego okucie oraz napęd, 15, 16 — osłona przejścia płat — kadłub, 17, 19, 20, 21, 22 — klapy i ich napęd, 18, 29 — dźwigar, 24, 25, 26, 27, 28 — lotki i ich napęd, 30, 31, 32, 33 — wciągane elektrycznie podwozie główne, 34, 35, 38 — zbiornik paliwa, 36 — okucie płata, 37 — łącznik napędów i przewodów, 39, 40, 41 — sterownice, 42, 43, 44 — wciągane elektrycznie podwozie przednie, 45 — dwułopatowe śmigło metalowe stałe, 46 — silnik 150 KM, 47 — łoże silnika, 48 — przegroda ogniowa, 49 — fotel pilota, 50 — tablica przyrządów, 51 — odchylane osłony kabiny, 52 — element konstrukcji metalowej, 53 — przekaźnik napędu sterów, 54 — akumulatory.

Jest to samolot doświadczalny, oblatany 18. III. br. Przewiduje się, że zastosowanie tworzyw sztucznych w produkcji seryjnej pozwoli zmniejszyć o 20% pracochłonność, a o 50% koszt całkowity samolotu. Zasięg samolotu — 1 000 km, prędkość przelotowa — 260 km/h, rozpiętość — 8,6 m, ciężar własny — 570 kG, całkowity — 1 000 kG.

LOT NOWINY

NR 56 ● WRZESIEŃ 1966

LATAJĄCE „FILIPINKI"

PEWNEGO letniego ranka na warszawskim lotnisku Okęcie pojawiły się rozśpiewane i roześmiane „Filipinki". Sympatyczne dziewczęta zwiedziły lotnisko, zapoznały się z nowymi samolotami LOTu typu An-24 i zapewniły nas, że bardzo lubią latać, że załogi LOTowskich samolotów są bardzo miłe i uprzejme, że zazdroszczą naszym stewardessom dalekich i ciekawych podróży. „Filipinki" chętnie śpiewałyby też piosenki o polskich pilotach komunikacyjnych i oczywiście o Locie, gdyby takie ktoś wreszcie skomponował. Na zakończenie wizyty na lotnisku przekazały nam życzenia dla załogi i pasażerów LOTu, a potem odleciały do Wrocławia, żegnane westchnieniami nie jednego chłopca w ciemnoniebieskim, LOTowskim mundurze.

Dziękujemy za miłą wizytę, życzymy „Filipinkom" dalszych sukcesów artystycznych i zapraszamy je serdecznie na pokłady naszych samolotów linii krajowych i zagranicznych.

KONGRESOWI GOŚCIE

Z roku na rok coraz częściej gościmy na pokładach naszych samolotów zorganizowane grupy turystów z krajów zachodnich. Niektórzy przybywają na krótszy lub dłuższy pobyt w miejscowościach uzdrowiskowych i wypoczynkowych — w górach, nad morzem i jeziorami, inni korzystając z krajowych linii LOTu zwiedzają Gdańsk, Kraków i Wrocław, a potem lecą dalej do Związku Radzieckiego, na południe lub północ Europy. Wśród coraz liczniejszych pasażerów zagranicznych linii LOTu pojawiają się niekiedy szczególnego rodzaju osobistości. Wiele z nich nosi słynne w świecie naukowym, politycznym lub kulturalnym nazwiska. Są to uczestnicy rozmaitych zjazdów i kongresów, organizowanych w naszym kraju międzynarodowych spotkań i narad.

Według przybliżonych danych, w tym roku odwiedzi nasz kraj blisko dziesięć tysięcy tego rodzaju gości, z których wielu korzysta z międzynarodowych połączeń LOTu. Dość tu przypomnieć kwietniowy Kongres Federacji Europejskich Stowarzyszeń Biochemicznych, w którym wzięło udział 2 500 zagranicznych specjalistów. Znaczną ich część witaliśmy na lotnisku Okęcie, dowiadując się, że jedno z czołowych brytyjskich biur podróży „Thomas Cook and Son" wydało z tej okazji interesująco zredagowany prospekt, reklamujący podróż na Kongres właśnie samolotami LOTu.

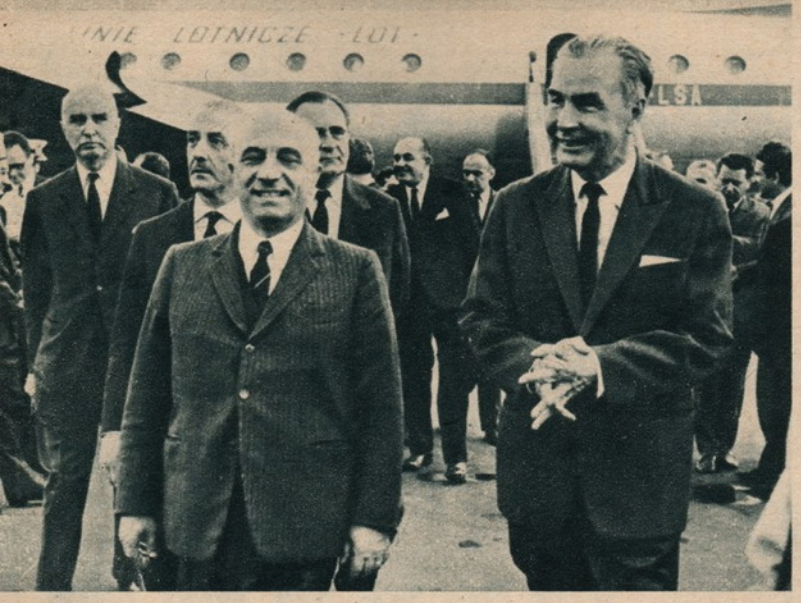
Podobnie w sierpniu gościliśmy na naszych liniach zagranicznych uczestników Międzynarodowego Kongresu Nauki i Technologii Żywności, który się odbył w Warszawie z udziałem blisko 1 200 najwybitniejszych specjalistów z około 50 krajów świata.

Obecnie jesteśmy w przededniu Kongresu Kultury Polskiej. Na tę wielką i ważną imprezę przybędzie do naszego kraju wielu zagranicznych gości, reprezentujących kulturę światową. Będziemy ich serdecznie witać na pokładach naszych samolotów, dokładając starań, aby podróż była jak najprzyjemniejsza.

ODLOT DO PARYŻA

NA pokładzie LOTowskiego Ila-18 odleciał z Warszawy do Paryża zespół „Grand Music Hall de Varsovie" z bogatym programem artystycznym. Razem z popularnymi gwiazdami polskiej estrady i piosenki odlecią także zespół modelek Mody Polskiej, pod wodzą pani Jadwigi Grabowskiej. Występy w paryskiej Olimpii spotkały się z wielkim uznaniem krytyki, czego dowodem zaangażowanie wielu naszych artystów na występy w różnych krajach Europy i Ameryki.

Na naszych zdjęciach: „Grand Music Hall de Varsovie" tuż przed odlotem z warszawskiego Okęcia.



Do Warszawy przybył włoski minister spraw zagranicznych — pan Amintore Fanfani, korzystając z rejsowego połączenia LOTu. Na lotnisku Okęcie witali włoskiego dostojnika: minister spraw zagranicznych PRL — Adam Rapacki oraz wyżsi urzędnicy ministerstwa. Na zdjęciu pierwszy od lewej: minister Amintore Fanfani tuż po opuszczeniu polskiego Ila-18.

MISTRZOWIE ŚWIATA

Tuż przed mistrzostwami piłkarskimi świata gościliśmy na lotnisku Okęcie drużynę piłkarzy brytyjskich, którzy przybyli do Polski na międzypaństwowy mecz na Stadionie Śląskim w Chorzowie. Podróż z Kopenhagi do Warszawy sportowcy angielscy odbyli na pokładzie polskiego samolotu i po krótkim odpoczynku na Okęciu przesiedli się do LOTowskiego turbośmigłowego Ana-24, by po pięćdziesięciu minutach znaleźć się w Krakowie. W drodze powrotnej piłkarze brytyjscy skorzystali również z samolotów LOTu, aby wkrótce potem zdobyć mistrzostwo świata w piłce nożnej.

NASZ GOŚĆ

Gościem Polskich Linii Lotniczych LOT był tow. A. Ochonskij, dyrektor szkoły pilotów lotnictwa komunikacyjnego w Uljanowsku, w której szkolą się również nasi piloci. Radziecki gość (z lewej) zapoznał się z pracą naszego przedsiębiorstwa oraz zwiedził Warszawę, oprowadzany przez kapitana pilota Mariana Grabowskiego.

W DNIACH LETNIEGO „SZ

TEGO dnia — w pewien sierpniowy wtorek — na warszawskim lotnisku Okęcie wystartowało i wylądowało 86 rejsowych samolotów, należących do PLL LOT i trzynastu zagranicznych towarzystw lotniczych. W samej tylko regularnej komunikacji krajowej odbyły się 44 starty i lądowania. Tego dnia przyleciało i odleciało także kilka samolotów specjalnych z licznymi grupami turystów. Od świtu do późnej nocy — podobnie jak każdego innego dnia — trwał w porcie krajowym i zagranicznym ożywiony ruch.

Jego natężenie zmienia się w ciągu dnia kilkakrotnie. Nie narasta stopniowo, lecz już niemal o świcie sięga szczytów. Najwcześniej, bo o godzinie szóstej dwadzieścia pięć, odlatuje samolot do Budapesztu, a więc już o piątej zjawiają się pierwsi pasażerowie. O szóstej czterdzieści pięć odlot maszyn do Berlina, Paryża i Londynu. O ósmej do Bukaresztu i Sofii. Pasażerowie ustawiają się w kolejki, ciasne pomieszczenie dworca zagranicznego wypełnia się po brzegi.

Pracownicy odprawy zagranicznej LOT-u dwoją się i troją, byle tylko nadążyć jak najszybciej i jak najsprawniej obsłużyć pasażerów. Nie wystarczy załatwienie formalności biletowych i wręczenie karty wstępu na pokład, niektórym pasażerom trzeba jeszcze udzielić dokładnych wyjaśnień, przy nadwadze bagażu dokonać obliczenia dodatkowych opłat, skierować pasażera do punktu wymiany walut. Gwar, ścisk, gorączkowa praca obsługi. I tak toczy się jeden z dni letniego turystycznego szczytu.

Potem, gdy już odlecą poranne maszyny, ruch nieco maleje, ale tylko na krótko — na lotnisku lądują polskie i obce samoloty z zagranicznych rejsów. Nieco lepiej jest natomiast na dworcu krajowym. O pół do siódmej odlot do Wrocławia, w dziesięć minut później do Krakowa. Potem krótka przerwa i od ósmej piętnaście, niemal co dziesięć minut, startują samoloty. Ale tu mniejszy kłopot — w komunikacji krajowej odpadają bowiem formalności paszportowe i celne. Łatwiej i szybciej można obsłużyć pasażerów.

★

Bieżący rok przynosi nam dalszy wzrost ilości przewozów pasażerskich w ruchu krajowym i zagranicznym. Jest to zresztą od kilku lat stałe zjawisko — rośnie bowiem popularność podniebnych podróży, współczesny człowiek coraz bardziej ceni sobie czas i wygodę. Dość powiedzieć, że w pierwszym półroczu na liniach krajowych przewieźliśmy o 9 procent więcej pasażerów niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, a na liniach zagranicznych o 29 procent. W lipcu i sierpniu natężenie przewozów znacznie wzrosło, zwiększyła się także ilość samolotów wynajętych, które poza normalnymi rejsami przewożą setki dodatkowych osób.

Nasi rozmówcy. Od lewej — p. Tadeusz Tomanek i p. Bronisław Machnikowski.

Jak w tej sytuacji pracowała służba naziemna LOT-u, jakie poczyniono usprawnienia, aby ta zwiększona ilość pasażerów była jak najlepiej obsłużona, co jeszcze można zrobić w tej dziedzinie? — z tego rodzaju pytaniami zwróciliśmy się do kierownika Wydziału Obsługi Przewozowej PLL LOT — ob. Tadeusza Tomanka oraz do kierownika Oddziału Obsługi Pasażerskiej na warszawskim Okęciu — ob. Bronisława Machnikowskiego. A oto co usłyszeliśmy:

— W samym tylko czerwcu br. mieliśmy na Okęciu 2 070 startów i lądowań polskich i obcych samolotów, w tym w komunikacji krajowej — 1 088, zagranicznej — 422, w lotach specjalnych — 167, w lotach obcych towarzystw lotniczych — 393. Łatwo obliczyć, że przeciętnie daje to 69 odlotów i przylotów dziennie. A przecież w czerwcu dopiero zaczynał się wzmożony ruch turystyczny. W następnych miesiącach przez nasz dworzec zagraniczny przewijało się po 2 500 pasażerów dziennie. Stąd więc napięte do ostatnich granic możliwości obsługi stale rosnącej liczby pasażerów. W tej sytuacji musieliśmy zreorganizować odprawę pasażerów w zakresie zagranicznych przylotów i odlotów. Staraliśmy się w maksymalnym stopniu wykorzystać pomieszczenia dworca zagranicznego. I tak oto uruchomiliśmy trzy ciągi odprawy odlotowej — dwa w normalnym pomieszczeniu, a jeden w sali przylotowej. Chodziło nam o to, aby rano jeszcze przed przylotem pierwszego samolotu z linii zagranicznych wykorzystać puste pomieszczenia. Możliwe to jednak by-

Na parkingu przed dworcem krajowym i zagranicznym.

KONCERT NA LOTNISKU

W dniu Święta Lipcowego odbyła się na warszawskim lotnisku Okęcie interesująca impreza artystyczna, zorganizowana przez INTERFLUG i Radio NRD przy współudziale PLL LOT, Polskiego Radia i Orbisu. Był to „Koncert na lotnisku"; dodajmy przy tym, że tego typu imprezy odbyły się już w Moskwie i Sofii.

50-osobowa orkiestra, która przybyła do Warszawy samolotem specjalnym „Interflugu", wykonała szereg utworów symfonicznych i operowych. Wystąpił także zespół „Combo" Krzysztofa Sadowskiego oraz polscy soliści — Lidia Kłobucka (sopran), Jerzy Kłodziński (baryton) i piosenkarze — Danuta Rinn i Bogdan Czyżewski.

W czasie trwania koncertu przedstawiciel Radia NRD przeprowadził wywiad z przedstawicielem PLL LOT — p. Kajetanem Torosiewiczem na temat zasięgu linii krajowych i zagranicznych, planów rozwojowych, a także historii naszego przedsiębiorstwa. Materiały dźwiękowe i reportażowe, zebrane w czasie koncertu na warszawskim lotnisku, posłużą następnie do specjalnej audycji Radia NRD.

Reporter z Radia NRD przeprowadza wywiad z przedstawicielem PLL LOT — p. Kajetanem Torosiewiczem.

W czasie kon

CZYTU"

ło tylko do godziny ósmej, bo już w pół do dziewiątej przylatuje z Moskwy samolot AEROFŁOTU i sale odprawy przylotowej musiały być wolne.

Poza tym w sali odlotów uruchomiliśmy dodatkowe stoiska odprawy, tak aby można było załatwiać jednocześnie pasażerów różnych rejsów. Zauważyliśmy także, że dla lepszego usprawnienia pracy należy wydzielić osobne stoisko odprawy podróżnych, zamierzających odlecieć najbliższym w czasie samolotem. Zdarzało się bowiem, że pasażer, który zjawił się na lotnisku o właściwej porze, ostatecznie spóźniał się na samolot, wyprzedzali go bowiem w kolejce pasażerowie późniejszych odlotów.

Dla dalszego usprawnienia pracy zmieniliśmy także rozstawienie stoisk. Punkt wymiany walut zbliżyliśmy do miejsca odprawy, tak aby pasażer płacący za nadwagę bagażu nie musiał wiele wędrować po i tak zatłoczonej sali w celu załatwienia niezbędnych formalności. Dla pasażerów oczekujących na odlot udostępniliśmy także naszą recepcyjną salę kominkową, byle tylko w jak największym stopniu wykorzystać wszystkie wolne pomieszczenia. Warto tu przy okazji podkreślić, że służba graniczna WOP idzie nam bardzo na rękę i w momencie uruchomienia przez nas dodatkowego ciągu obsługi pasażerów otwiera także swoje dodatkowe stanowisko. Podobnie służba celna, której szczupła obsada robi co może, byle tylko skrócić czas odprawy celnej.

Dokładamy także wszelkich starań, aby nasi pasażerowie nie czuli się w porcie zagubieni. Idzie tu o właściwą informację i to zarówno dla osób odlatujących jak i dla osób oczekujących na pasażerów. Dążymy także do tego, aby nasze stewardessy naziemne były stale wśród pasażerów, by pomagały im i kierowały do odpowiednich stoisk odprawy. Udało się nam także zrealizować postulat, aby podróżni nie musieli nosić nawet podręcznego bagażu. Jeśli samolot znajduje się nieco dalej na płycie, to pasażerów odwozi na miejsce nasz specjalny autobus, a przy przylocie przywozi ich do portu. Podobnie nasze autobusy, odwożące pasażerów do miasta, podjeżdżają pod samo wejście do dworca zagranicznego.

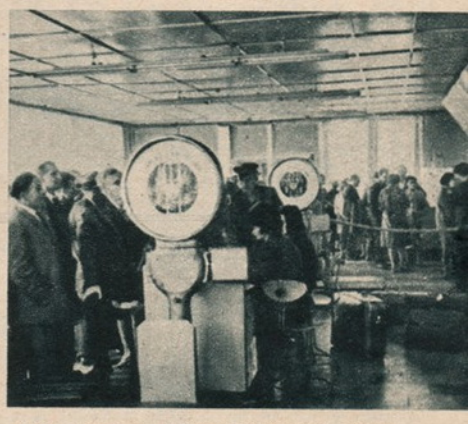
Nie koniec na tym — w opracowaniu znajduje się nowa procedura odprawy w krajowym ruchu pasażerskim. Między innymi mają być zlikwidowane listy pasażerów na poszczególne rejsy, których sporządzanie sprawiało Centralnemu Biuru Sprzedaży i Rezerwacji PLL LOT sporo kłopotów, absorbowało zbytecznie czas i wysiłek. Zmuszać to nas będzie do jeszcze bardziej operatywnego działania, szczególnie w zakresie szybkiego wyliczenia ciężaru pasażerów, ich bagażu i przesyłek pocztowych oraz towarowych.

I tu nasuwa się pewna uwaga. Warunkiem usprawnienia odprawy pasażerów w lotach zagranicznych i krajowych jest, by zjawiali się oni na lotnisku w odpowiednim czasie. W pierwszym przypadku na 60 minut, w drugim na 20 minut przed czasem odlotu. Niestety, nie wszyscy tego przestrzegają, zdarzają się wypadki, że pasażer zgłasza się na lotnisku na dziesięć minut przed odlotem i żąda, aby został odprawiony. Trzeba więc tu wyjaśnić, że musimy dysponować odpowiednim, ściśle określonym czasem dla dokonania niezbędnych formalności. Idzie tu nie tylko o sprawy odprawy celnej i paszportowej w ruchu zagranicznym, ale także o przeprowadzenie odpowiednich obliczeń, odpowiednie wyważenie samolotu, ustalenie jego środka ciężkości, wypełnienie odpowiednich, a wymaganych przepisami międzynarodowymi dokumentów. Tak więc nasza wielka i gorąca prośba do pasażerów linii krajowych i zagranicznych LOTu, by zajwiali się na lotnisku przed wyznaczonym terminem, a wtedy i nasza praca będzie lżejsza i odprawa szybsza i bardziej przyjemna.

Tyle udało nam się osiągnąć. Wydaje się, że wykorzystaliśmy już wszystkie możliwości. Szczupły lokal dworca zagranicznego zaczyna dosłownie pękać w szwach i niewiele zdołamy zrobić dla wygospodarowania dodatkowego miejsca. Z tej prostej przyczyny, że go już nie ma.

Prosimy pamiętać, że pracujemy w niezwykle trudnych warunkach, że staramy się dać z siebie maksimum wysiłku. Zależy nam na tym, aby nasi pasażerowie mieli jak najmniej powodów do narzekań, aby mimo tłoku i ciasnych pomieszczeń byli właściwie, szybko i sprawnie, a także uprzejmie obsługiwani.

Wylądował samolot z Berlina i Londynu.



Sala odprawy odlotowej dworca zagranicznego.

Stoisko odprawy w dworcu krajowym.

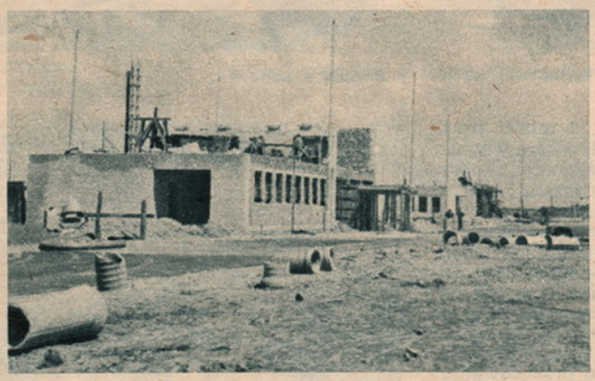
ncertu występowali również soliści.

SAMOLOTEM NA URLOP

Państwo Halina i Wiktor Szatkowscy oraz Krystyna i Kazimierz Kajakowie postanowili wybrać się na urlop samolotem LOTu. Ponieważ był to ich pasażerski debiut w powietrzu, już na warszawskim Okęciu zaopiekowała się nimi stewardessa LOTu (podróż odbywała się na pokładzie samolotu An-24, na których latają stewardessy również w lotach krajowych). Po przylocie do Gdańska państwo Szatkowscy i Kajakowie wraz z dziećmi orzekli, że od tej pory zawsze będą podróżować na urlop tylko tak szybkimi i wygodnymi samolotami LOTu. Dodajmy, że pan Kajak jest operatorem budowlanym, a pan Szatkowski mechanikiem precyzyjnym.

W poprzednim, sierpniowym numerze „LOT Nowin" zamieściliśmy informację o przybywających do Polski na wakacje dzieciach naszych rodaków, stale zamieszkałych w Anglii, Francji i Belgii. Z tej okazji PLL LOT uruchomiły specjalne połączenia lotnicze, dzięki którym dzieci Polonii mogły bezpośrednio z Londynu, Paryża, Lille, Lionu i Brukseli przybyć do Warszawy, Wrocławia i Poznania. Ogółem w okresie od 12 lipca do 23 sierpnia z tego rodzaju rejsów specjalnych skorzystało 813 dzieci.

Wakacje jednak już się skończyły i trzeba było wracać do domów. Podróż polskim Ilem-18 była wygodna, szybka i nie męcząca. I oto już lotnisko w Lille. Ostatnie pożegnania z załogą i samolotem ze znakiem żurawia. Do zobaczenia w roku przyszłym!



WKRÓTCE DO KATOWIC

Na lotnisku Pyrzyce koło Katowic trwają wytężone prace przygotowawcze do uruchomienia stałej komunikacji lotniczej z Warszawą i Gdańskiem. Przede wszystkim budowane są drogi dojazdowe, płyta, a także budynki portowe. Wszystko wskazuje na to, że już wkrótce samoloty LOTu wrócą na starą trasę z Warszawy na Śląsk. Uruchomienie lotniczych połączeń z Katowicami będzie miało szczególne znaczenie dla zbliżenia naszego węglowego i hutniczego zagłębia z przemysłem stoczniowym Wybrzeża.

Liczne grupy turystyczne z krajów Europy zachodniej korzystają nie tylko z rejsowych połączeń LOTu, ale także wynajmują całe samoloty do swej wyłącznej dyspozycji. Podobnie i turyści amerykańscy zwiedzają Europę wynajmowanymi samolotami. Na naszym zdjęciu grupa turystów ze Stanów Zjednoczonych przed odlotem z Gdańska do Warszawy pozarejsową maszyną.

ROZMOWY NA LOTNISKU

O pracy w lotnictwie marzył od dziecka. Gdy w 1931 roku powołany został do służby wojskowej w I Pułku Lotniczym w Warszawie wydawało mu się, że wreszcie zrealizuje swoje pragnienia. Niestety, surowa komisja nie dopuściła go na kurs pilotażu, postanowił więc zostać mechanikiem lotniczym. Byle tylko być jak najbliżej stalowych ptaków! Po służbie wojskowej starał się o pracę w Locie, ale trwały wtedy redukcje pracowników i szanse zdobycia miejsca były znikome. KAZIMIERZ HUSZCZANOWSKI postanowił więc ukończyć kursy telekomunikacyjne.

— Marzyłem — opowiada — że może uda mi się jakoś dostać na pokład naszych komunikacyjnych samolotów w charakterze radiotelegrafisty, ale zaraz potem przyszła wojna i pracowałem przy budowie dróg i mostów. Dopiero po wojnie raz jeszcze spróbowałem i — udało się! W „Locie" przyjęto mnie z otwartymi rękami, potrzebni byli mechanicy lotniczy. Pracę zacząłem pierwszego czerwca 1946 roku, to już minęło dwadzieścia lat od tamtej chwili. Nie żałuję ich, cieszę się, że uczestniczyłem we wszystkich etapach rozwoju naszego LOTu.

Wkrótce jednak skończyła się powojenna prowizorka i wysłano nas — mechaników — na przeszkolenie do Belgii, Anglii i Związku Radzieckiego. Poznawaliśmy tam nowe typy samolotów, które miały być sprowadzone do Polski, zdobywaliśmy licencję mechaników w zakresie obsługi rozmaitych maszyn. Obecnie skompletowałem sobie już uprawnienia do pracy przy wszystkich typach samolotów, jakimi dysponuje LOT, a także przy Convairach. Posiadam licencje zarówno silnikowe jak i płatowcowe.

— Jaką funkcję pan dziś pełni?

— Jestem kierownikiem zmiany w Oddziale Obsługi Technicznej Startu. W naszej pracy muszą dominować dwie zasadnicze cechy — dokładność i punktualność. Wykonujemy bowiem przeglądy techniczne samolotów przed odlotem i po przylocie, a także maszyn, które lądują w Warszawie tranzytem. Do naszych zadań należą tak zwane czynności okresowe i mniejsze naprawy (większe wykonuje baza techniczna). Rzecz w tym, żeby samoloty były zawsze należycie przygotowane do startu. Oczywiście, każdą wykonaną czynność kwitujemy swoimi podpisami w książce pokładowej i jesteśmy za nie odpowiedzialni. Mamy też swoje wielkie satysfakcje, gdy załoga po powrocie z dalekiego rejsu jest zadowolona, że wszystko w maszynie „grało" jak należy.

— A jak sprawy osobiste?

— Znakomicie. Żona Regina pracuje nadal w dawnym przedszkolu LOTu na Okęciu, córka Ewa jest właśnie po maturze, a syn Krzysztof ukończył SGPiS i specjalizuje się w zagadnieniach turystyki międzynarodowej.

Dodajmy, że pan Kazimierz Huszczanowski aktywnie pracuje społecznie, szkoli młodych mechaników lotniczych, był też radnym DRN Ochota. Gratulujemy mu osiągnięć, dwudziestoletniego jubileuszu pracy w Locie i możemy być przekonani, że sprawność techniczna naszych samolotów pasażerskich jest w dobrych, fachowych rękach.

NOTATNIK „LOTU"

W pierwszych dniach września przybyli do Polski laureaci konkursu turystycznego Polskiego Radia, LOTu i Orbisu. Warto tu podkreślić, że na konkurs ten (organizowany już po raz drugi) nadeszło ponad 12 tysięcy odpowiedzi z Anglii, Francji oraz krajów skandynawskich. Nagrodę w postaci piętnastu bezpłatnych przelotów do Warszawy i z powrotem ufundowały PLL LOT, a Orbis pokrywa koszty pobytu laureatów w Polsce. Program obejmuje zwiedzenie Warszawy i Wilanowa, Płocka, pól bitwy pod Grunwaldem, Olsztyna, Sopotu, Trójmiasta, Malborka, Torunia, Gniezna, Biskupina, Poznania i Wrocławia. Trasa podróży laureatów wiedzie dalej przez Opole do Katowic, Oświęcimia, Krakowa, Nowej Huty i Warszawy. Na zakończenie dwunastodniowego pobytu odbędzie się wycieczka do Żelazowej Woli; laureaci będą także na przedstawieniu operowym w Teatrze Wielkim. Warto dodać, że wraz z laureatami naszego konkursu przybyło do Polski również dziesięć osób z kręgu ich rodzin, pokrywając koszta podróży i pobytu z własnych środków.

*

Do Dyrekcji PLL LOT nadszedł list z pokładu samolotu na trasie Warszawa-Moskwa, nadesłany nam przez naszego pasażera, pana Mirosława Tomaszewskiego. Dzieli się on z nami swymi uwagami na temat usprawnień w wyposażeniu oraz tak pisze o pracy naszych stewardess: „Wszystkie trzy stewardessy bardzo sprawne, miłe i uprzejme. Mimo, że to nie lot przez Atlantyk, warto, aby ktoś powiedział im: dziękuję. To jest naprawdę klasa, której nie tylko w Europie nie musimy się wstydzić. Dziękuję".

Sprawdziliśmy, które stewardessy leciały w tym rejsie. Paniom: Eichstaedt, Kaiser-Chodkiewicz i Płońskiej również i my składamy gratulacje za dobrą pracę na pokładzie, a naszemu pasażerowi — p. Mirosławowi Tomaszewskiemu — dziękujemy za miły list i cenne uwagi.

Zdjęcia w numerze: Zygmunt Jóźwiak, Marian Kobrzyński, Jarosław Tarań, Jerzy Woydyłło, CAF i Archiwum LOTu.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 20-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 36 (791) z dnia 4 września 1966 r. „Skrzydlatej Polski".